

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 18 (2005)

Heft: 3

Artikel: Nicht nur der Bahn den Hof machen

Autor: Huber, Werner

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122593>

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: 15.01.2026

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

Nicht nur der Bahn den Hof machen

Text: Werner Huber

Fotos: Ralph Bensberg



Ihr Einsatz für die Baukultur sei vorbildlich, meint der Heimatschutz, und verleiht den Schweizerischen Bundesbahnen SBB den Wakkerpreis 2005. Mit grossem Aufwand formen die SBB sieben ihrer grössten Bahnhöfe zu Dienstleistungszentren, Rail-Cities. Diese mögen sich in Bezug auf Architektur, Betrieb und Kommerz unterscheiden – Gewinne jedoch werfen sie alle ab.

«On parle TGV. Man spricht ICE. Parliamo Cisalpino», so warben die SBB für ihre internationalen Verbindungen. Mit «We speak Rail-City» könnten sie eine vierte Stimme hinzufügen – nicht, um damit den Zug nach England anzupreisen, sondern um das Publikum in die grossen Bahnhöfe zu locken. Unter der Marke «Rail-City» sollen die sieben grössten Bahnhöfe – Basel, Bern, Genf, Lausanne, Luzern, Winterthur und Zürich – nicht mehr nur Bahnhöfe sein, sondern Dienstleistungszentren. Sie wecken den Kunden im Reisenden und ziehen zusätzliche Passanten an. Bis im Jahr 2006 wollen die SBB die Strategie in allen Bahnhöfen umgesetzt haben, ihre Rechnung geht schon heute auf: Mit 701 Millionen Franken erwirtschafteten die Läden und Restaurants der sieben Rail-Cities 2003 schon fast so viel wie die SBB an diesen Bahnhöfen im Billettverkauf mit 735 Millionen Franken.

Im letzten Jahr stieg der Rail-City-Umsatz, vor allem dank der Ausbauten in Bern und Basel, um 14 Prozent. Auch flächenbereinigt ist das Umsatzplus von 7 Prozent beträchtlich. Rail-City ist die Konsequenz der Renaissance, die Bahn und Bahnhöfe in Europa seit den Achtzigerjahren erleben. Der Heimatschutz honoriert die Bemühungen der Bahn mit dem Wakkerpreis. Die SBB sind nicht allein: So baute die Deutsche Bahn in Leipzig den Bahnhof zum Einkaufszentrum mit Gleisanschluss aus und in München, Stuttgart und Frankfurt wälzt die Deutsche Bahn seit Jahren grosse Pläne. Solche gibt es auch in Italien, wo die Gesellschaft «Grandi Stazioni» die 13 grossen Bahnhöfe des Landes rundum erneuern will – doch außer in «Roma Termini» ist das Vorhaben erst im Internet präsent.

Werbung, wohin das Auge blickt

Während die anderen Länder planen, haben die SBB in mehreren Städten, in denen prächtige Bauten aus der Blütezeit der Eisenbahn stehen, investiert. In Luzern imponeert der Bau auch noch nach 14 Jahren und in Bern hat das Atelier 5 dem Bahnhof einen Face-Lift verpasst. Einzig der Bahnhof Genf-Cornavin, der im Dornröschenschlaf vor sich hin dämmert, wartet auf den Kuss aus Bern. Doch auch in Genf wollen die SBB nach dem Westflügel auch

← Seite 14-15 Lausanne: Geputzt, frisch gestrichen und hell beleuchtet macht die Perronhalle aus dem Bahnhof ein Juwel.

1 Bern: Neues Licht erhellt nicht nur die Perrons, sondern auch den inzwischen reichlich verschmutzten Betondeckel.

2 Winterthur: So trist wie hier empfängt kein anderer Bahnhof seine Reisenden. «Nichts wie weg», so die Botschaft.

3 Luzern: Die alte Halle fügt sich wie selbstverständlich in den neuen Bahnhof. Hektik kommt hier nur selten auf.





den Ostflügel für 60 Millionen Franken erneuern, denn «Genf hat noch Potenzial», wie Hans Zimmermann, Bereichsleiter Rail-City bei den SBB-Immobilien, meint. In Basel will die Bahn noch im laufenden Jahr eine Studie für den Umbau des Westflügels auslösen.

Zwar sind die Schalterhallen die Visitenkarte der Bahn, doch Reisen ist alltäglich geworden: Wer noch kein Abonnement hat, kauft sich sein Billet meist am Automaten, steigt in den Zug und fährt ab. Die Wartsäle sind auf Zimmereigröße geschrumpft oder völlig verschwunden und traditionelle Buffets gibt es einzig noch in Basel, Lausanne und Zürich. Allen Bahnhöfen gemeinsam sind Fahrpläne und Billettautomaten, Prospektgondeln und Infoständer, die in wachsender Zahl für das Angebot der Bahn werben. Zu den Plakaten im Weltformat, die seit je zu einem Bahnhof gehören, haben sich rollende Plakate, flimmernde E-Boards und hallengroße Poster gesellt, und die frei stehenden Leuchtkästen sind wie fluoreszierende Pilze aus den Bahnhofsböden geschossen.

In Zürich teilt immer öfter und immer länger ein Mega-Poster die grosse Halle in zwei Hälften und in der Querhalle ziehen bewegliche Plakate nervös in ihren Kästen vorbei. Aufdringlich ist die Werbeflut auch in Bern – wo sich doch alle über die grosszügigere und hellere Halle gefreut hatten. Für die SBB ist die Werbung eine wichtige Einnahmequelle: 21,7 Millionen Franken verdienten sie im Jahr 2003 mit Plakaten, E-Boards, Grossplakaten und Anlässen, pardon, Events. Man darf aufatmen, denn auch Hans Zimmermann hält fest: «Die Grenze ist erreicht.»

Schon immer haben zu einem grossen Bahnhof Kioske, Tabakläden oder Coiffeursalons gehört und der Ausbau der Bahnhöfe zu Ladenzentren ist ebenfalls keine taufrische →



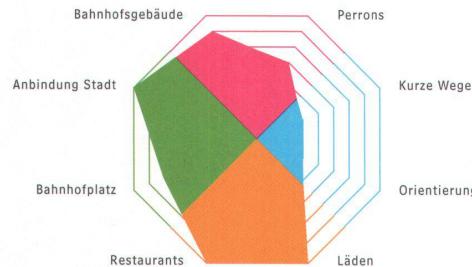
3

Zürich: der Grösste

■ Gebäude: Prunkstück: <Wannerhalle> von 1871, heute gedeckter Stadtplatz; seitliche Perrondächer öffnen den Bahnhof zur Stadt; unterirdische Anlagen bewähren sich nach 15 Jahren auch noch gestalterisch; Passage Sihlquai eng und unattraktiv (Ausbau geplant); <Wannerhalle> und Querhalle von Werbung bedrängt.

■ Betrieb: Vier Bahnhöfe in einem; lange Wege; provisorischer Bahnhof neben der Sihlpost mit Tram und Bus nicht erschlossen; unterirdischer S-Bahnhof in Stosszeiten an Kapazitätsgrenze; Orientierung schwierig, da sehr weitläufig; Übersichtsplan hilft einigermassen, ist aber verbesserungsfähig.

■ Kommerz: Eines der grössten Einkaufszentren der Schweiz; Angebot nicht nur auf Reisende ausgerichtet; städtisches <Shop-Ville> ist Teil von Rail-City; umfangreiches Gastroangebot: vom klassischen Bahnhofbuffet bis Fast-Food.
 ■ Stadt: Lage im Stadtzentrum ideal; Bahnhofplatz auf beiden Ebenen kürzlich umgebaut, doch Platz rund um den HB bleibt vom Verkehr dominiert; dichtes Tram- und Busnetz.
 --> Personen pro Tag: 300 000
 --> Züge pro Tag: 2441
 --> Umsatz Personenverkehr (2003): CHF 201,7 Mio.
 --> Umsatz Rail-City (2003): CHF 282 Mio.



Bern: der Schwierige

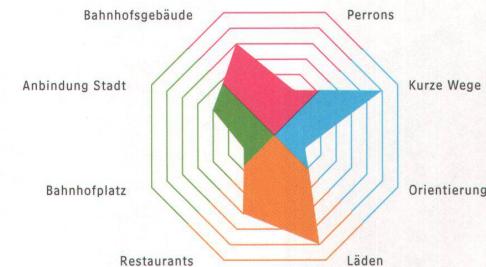
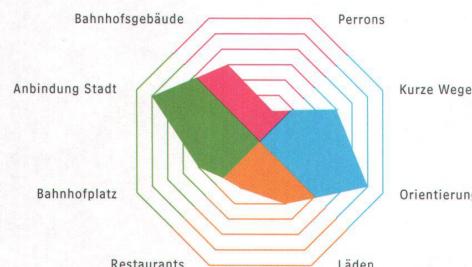
■ Gebäude: Bahnhof umgebaut und nach aussen geöffnet; üppige Treppen besetzen enge Halle zur Hälfte; von Werbung bedrängt; Perronhalle mit neuer Beleuchtung, die jedoch Raumeindruck beeinträchtigt; Passerelle im Westen (<Welle>) als Entlastung für zu enge Personenunterführung.

■ Betrieb: Zwischen Stadt und Grosser Schanze eingewängt, Labyrinth; enge Verflechtung aller Verkehrsträger, einziger Wege zu Tram und Bus etwas lang; Orientierung schwierig, weil Bezug zu Gleisen fehlt; Bahnhofspläne schlecht gestaltet.

■ Kommerz: Pionier eines Einkaufsbahnhofs, bedeutend ausgebaut; Läden-

mix geht über die Bedürfnisse der Reisenden hinaus; Reisegastronomie und Fast-Food, kein Bahnhofbuffet.

■ Stadt: Markierte noch vor Zürich wieder einen Fussgängerstreifen auf den Platz; Bahnhofplatz und Christoffelunterführung sanierungsbedürftig; Läden in Unterführung (nicht Teil von Rail-City) unattraktiv; Haltestellen von Tram und Bus schlecht aufzufinden; Umbau geplant, doch wegen Streit um Verkehr gefährdet.
 --> Personen pro Tag: 145 000
 --> Züge pro Tag: 1588
 --> Umsatz Personenverkehr (2003): CHF 134,3 Mio.
 --> Umsatz Rail-City (2003): CHF 133 Mio.



Winterthur: das Patchwork

■ Gebäude: Bahnhofsbau renoviert; Ladenzentrum <Stadttor> neu gebaut; Perrons unter Parkhaus, düster; Verbesserungen (Beleuchtung, bunte Bemalung) blieben Stückwerk; die einzelnen Teile verbinden sich nicht zu einem Ganzen.

■ Betrieb: Einfaches Schema mit zwei Unterführungen; Hauptunterführung dort, wo auch das <Stadttor> steht; Bahnhofsbau etwas abgelegen; praktisch: vom Parkhaus direkt aufs Perron; Orientierung einfach.

■ Kommerz: Konzentration der Läden im <Stadttor>; Anordnung auf vier Ge- schossen schwierig; Qualität des Ladenmixes nach oben abnehmend; kein

Bahnhofbuffet mehr, dafür Pizzeria (der 3. Versuch in 4 Jahren) und Fast-Food-Lokale im UG.
 ■ Stadt: Bereich zwischen Bahnhof und Hauptpost neu gestaltet; Bereich zwischen <Stadttor> und Altstadt mit opulenten Busdächern von 1984 verstellten, Umbau vorgesehen; Platz von Bussen überstellt, da diese am Bahnhof nicht durchfahren, sondern gemeinsam warten, um Umsteigeverbindungen zu garantieren.
 --> Personen pro Tag: 122 000
 --> Züge pro Tag: 995
 --> Umsatz Personenverkehr (2003): CHF 51,8 Mio.
 --> Umsatz Rail-City (2003): CHF 48 Mio.

Basel: der Abgelegene

■ Gebäude: Bahnhof teilweise saniert, insbesondere Schalterhalle; Bahnhofpasserelle über den Gleisen einmalig (architektonisch und funktionell); Westflügel innen sanierungsbedürftig (Studie in Vorbereitung); Perronhalle von Passerelle und Post auf zwei Seiten bedrängt, düster und renovationsbedürftig.

■ Betrieb: Passerelle erschliesst alle Gleise außer SNCF; niemand muss in den Untergrund; Passagiere konzentrieren sich auf Bahnhofpasserelle; kleine Passerelle bei Postgebäude unattraktiv; Orientierung einfach.

■ Kommerz: Passerelle ist gleichzeitig Ladenzentrum; Attraktivität nach hinten abnehmend, da nur noch wenige

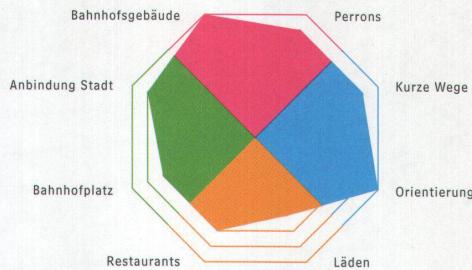
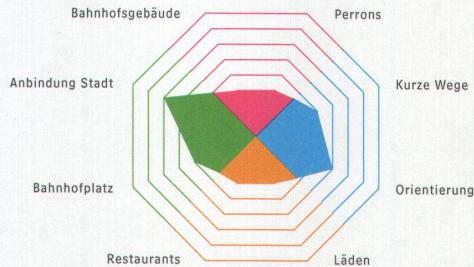
Passanten; die Läden in den Seitenflügeln etwas vom Passantenstrom abgekoppelt; neben Imbissen klassisches Bahnhofbuffet im Altbau.

■ Stadt: Centralbahnhof für Fussgänger und Trams; Veloparking im Untergeschoss; kurze Wege zum Tram, aber lange Wege in die Stadt; Bahnhof und Platz als städtische Enklave, durch mehrspurige Straßen und Elisabethenlage von Innenstadt abgekoppelt.
 --> Personen pro Tag (2004): 120 000
 --> Züge pro Tag: (Ein- und Ausfahrten, jeweils 2005) 591
 --> Umsatz Personenverkehr (2003): CHF 113,6 Mio.
 --> Umsatz Rail-City (2003): CHF 84 Mio.

Genf: das Dornröschen

- Gebäude: Bahnhofsgebäude durch zahlreiche Umbauten Flickwerk; Umbau wertete Westflügel auf, zerstörte, aber auch Originalsubstanz; ab ca. 2006 sollen Schalterhalle und Ostflügel umgebaut und besser genutzt werden. Auf den Perrons Einzeldächer aus den Dreissigerjahren, verschmutzt; SNCF-Perron mit banalem Stahlbau aus den Achtzigerjahren.
- Betrieb: Klassisches Schema mit zwei Unterführungen; kein Bezug zur Bahn, da Gleise in Hochlage; uneinheitliche Erscheinung verunklärt Wegführung; nicht beide Unterführungen erschliessen alle Gleise. Rail-City-Plan unbrauchbar.

- Kommerz: Beschränktes Ladenangebot innerhalb des Bahnhofs, soll ausgebaut werden; Ladenmix auf Reisende ausgerichtet; fliegende Händler (Kleider aus Fernost) erzeugen eine Bazar-Atmosphäre; Reisegastronomie statt klassisches Bahnhofbuffet.
- Stadt: Bahnhofplatz durch neue Tramlinien und neue Gestaltung (HP3/2004) aufgewertet; Métro-Shopping unter dem Platz (nicht Teil von Rail-City) vernachlässigt.
 - > Personen pro Tag: 85 000
 - > Züge pro Tag: 604
 - > Umsatz Personenverkehr (2003): CHF 91,9 Mio.
 - > Umsatz Rail-City (2003): CHF 50 Mio.



Luzern: der Übersichtliche

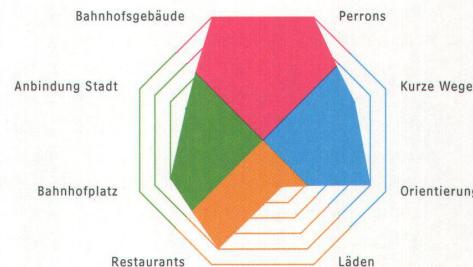
- Gebäude: <Neuer> Bahnhof bewährt sich seit 14 Jahren, auch gestalterisch; Bahnhofshalle empfängt die Reisenden gut in Luzern; Gleise haben Bahnhof zum See hin geschoben und viele Nutzungen ins UG gedrängt, doch Halle verbindet EG und UG gut; historische Perronhalle mit neuen Hochbauten geschickt kombiniert.
- Betrieb: Übersichtlicher Kopfbahnhof, alles auf einen Blick zu erfassen; lange Wege als typisches Problem des Kopfbahnhofs in Luzern nicht so problematisch, da Regionalzüge eher kurz.
- Kommerz: Läden liegen im UG entlang der Wege in die Stadt; Konzentration der Geschäfte im Westen; UG im Osten

- [gegen KKL] ausgestorben; Restaurants im Obergeschoss [mit Bezug zu den Zügen] erinnern an das klassische Bahnhofbuffet, doch wirkt ihre Gestaltung etwas ratlos.
- Stadt: Lage an See und neben KKL optimal; Bahnhofplatz ist als Busstation praktisch, aber unattraktiv: Busse riegeln Bahnhof vom See ab; wieder aufgebautes Portal des abgebrannten Bahnhofs von hinten unverständlich.
 - > Personen pro Tag: 62 000
 - > Züge pro Tag: (Ein- und Ausfahrten) 698
 - > Umsatz Personenverkehr: CHF 71,4 Mio.
 - > Umsatz Rail-City: CHF 62,0 Mio.

Lausanne: das Juwel

- Gebäude: Bahnhofsgebäude (nach Leipziger Vorbild) und Perronhalle weit gehend im Ursprungszustand erhalten; alles etappenweise geschickt renoviert und den heutigen Bedürfnissen angepasst; die Gebäude lohnen einen Zwischenhalt in Lausanne.
- Betrieb: Klassisches Schema mit Schalterhalle und zwei Unterführungen (früher getrennt nach Abfahrt und Ankunft); Bezug zur Bahn auf Perron 1 vorhanden; Orientierung ist einfach.
- Kommerz: Beschränktes Ladenangebot innerhalb des Bahnhofs; Ladenmix weitgehend auf Reisende ausgerichtet; Potenzial für zusätzliche Läden kaum mehr vorhanden; Lausanne hat

- noch ein klassisches Bahnhofbuffet, das erhalten bleiben wird; Café <Marly> mit schönem Blick in die Schalterhalle.
- Stadt: Bahnhofplatz kürzlich umgebaut; Autos, Busse und Fußgänger kommen relativ gut aneinander vorbei; Platz wirkt mit Busstationen und Plakatständen etwas übermöbliert; Unterführungen direkt an Bahnhofunterführungen angeschlossen, wirken aber düster; wird durch Bau der Métro M2 als Verkehrsknoten aufgewertet.
 - > Personen pro Tag: 65 000
 - > Züge pro Tag: 802
 - > Umsatz Personenverkehr (2003): CHF 70,6 Mio.
 - > Umsatz Rail-City (2003): CHF 42 Mio.



→ Idee: Pioniere waren der 1974 eröffnete Neubau in Bern und das provisorische «Bahnhof-Shopping» an Stelle des 1971 abgebrannten Luzerner Bahnhofs. Doch erst mit dem Bau des unterirdischen S-Bahnhofs in Zürich nutzten die SBB eine Station konsequent zum Einkaufszentrum um.

Wo der Rubel rollt

Meist sind Bahn und Kommerz eng miteinander verflochten. So gibt es in Zürich ein vielfältiges Wegnetz, um von Zug zu Zug, von der Bahn in die Stadt zu gelangen. Noch enger ist diese Verknüpfung in der Bahnhofpasserelle von Basel (HP 11/03), die gleich drei Funktionen auf einmal übernimmt: Sie führt zu den Zügen, sie ist ein Einkaufszentrum und sie verbindet die Innenstadt mit dem Gundeldinger Quartier. Eine optimale «Durchspülung», wie sich die Shopping-Center-Experten freuen.

In Winterthur, wo das Bahnhofsgebäude seit je abseits der Passantenströme liegt, sind die Läden in einem eigenständigen Bau auf vier Geschossen untergebracht, dem «Stadttor» (HP 4/01). Der direkte Weg von der Bahn in die Stadt führt jedoch an den Gebäuden vorbei. Ein Magnet ist Coop im Untergeschoss, doch die Läden im 2. Obergeschoss – Billigbuchhandlung, Erotikshop oder ein Geschäft mit Namen «Günstig aber nicht billig» – vermögen das Publikum nicht in Scharen nach oben zu ziehen. Für die SBB ist der Nutzermix «noch nicht im Gleichgewicht», wie Hans Zimmermann sagt. Ein weiteres Problem sei die Zweiteilung in Bahnhofsgebäude und «Stadttor»: Das Restaurant – nach Versuchen mit Back & Brau und Churrasco zurzeit eine Pizzeria – «verunmöglicht dem Publikum den direkten Zugang in den attraktiven Altbau».

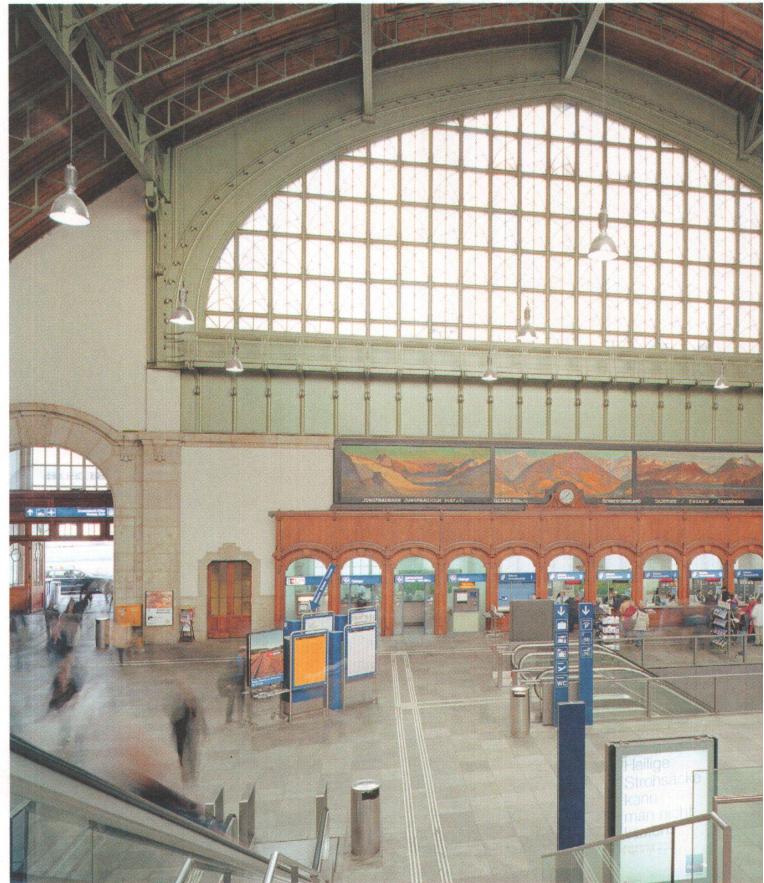
Kathedralen des Verkehrs

Grosse Hallen und schöne Läden mögen dazu animieren, sich länger als nötig in einem Bahnhof aufzuhalten, ihm gar am Sonntag einen Besuch abzustatten. Doch das ist die Kür. Die Pflicht eines Bahnhofs sind die Züge. Einst fuhren sie in stolze Hallen ein, wie in Lausanne noch eine steht: das mächtige Dach von 1910, von Danilo Mondada Architekten seit kurzem gereinigt, frisch gestrichen, neu verglast und hell beleuchtet. Hier beginnt die Reise auch mit einem Ticket zweiter Klasse erstklassig. Mit imposanten Hallen warten auch Luzern und Basel auf; in Zürich ist die Halle zwar nicht hoch, dafür 16 Gleise breit. Ein Gegenpol zur Perle in Lausanne steht in Winterthur, wo die Gleise seit bald zwanzig Jahren unter einem Parkhaus dämmern. Obschon die SBB die Beleuchtung verstärkt haben, ist die Ankunft in Winterthur trist und das regenbogenfarbig gestrichene Stahlfachwerk erinnert noch an Zeiten, als Schulklassen Betonunterführungen bemalen durften. «Rail-City» ist hier weit weg.

Ein Sorgenkind ist die Perronhalle unter dem Betondeckel auch in Bern. Neue Leuchten sorgen zwar auch hier für mehr Licht, doch lassen sie an der – in 35 Jahren reichlich verschmutzten – Decke ein nervöses Durcheinander von



1



2

1 Zürich: Die «Wannerhalle» von 1871 ist das Prunkstück der SBB. Immerhin die Hälfte des Jahres wird sie frei gehalten.

2 Basel: So frei wie heute war die Schalterhalle noch nie. Als Auftakt zur Passerelle wurde sie von allen Einbauten befreit.

3 Genf: Die Schalterhalle in Schweichenrosa und Hellorange ist ein Dornröschchen, das die Bahn bald wachküssen will.



3

Licht und Schatten entstehen. Dieses bricht den Schwung der Betonkonstruktion (HP 5/99) und verunklärt den in einer Kurve liegenden Raum zusätzlich. Eine glücklichere Hand hatte der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) im Untergeschoss: Er liess seine Betonhalle frisch streichen und eine Beleuchtung installieren, die sowohl die Perrons wie die Hallendecke in gutes Licht rückt. Doch in Bern ist die Attraktion zurzeit ohnehin die «Welle» von Smarch Architekten über dem westlichen Perronende, die seit dem Fahrplanwechsel in Betrieb ist. Die schwungvollen Dächer über der Umsteigeplattform haben sich bereits zum Wahrzeichen des Bahnhofs entwickelt, obschon der Bau erst im August fertig gestellt sein wird.

Wege durchs Labyrinth

Die neue Passerelle in Bern ersetzt die bestehende östlich der Schanzenbrücke und entlastet das Bahnhofsgebäude. Ausbauen lässt sich der Bahnhof kaum mehr und unübersichtlich bleibt das Labyrinth weiterhin. Wo ist oben, wo ist unten? Und wo ist das Nullniveau? Die Grosse Schanze drückt die Gleise in eine Kurve und schiebt sich über die Perrons hinweg, Bahnhofgebäude und Perrons sind durch eine undurchdringliche Betonwand voneinander getrennt und im Untergeschoss um die Ecke liegt der Bahnhof des RBS. Die Platzverhältnisse sind trotz der neuen Nordhalle (HP 6-7/02) eng geblieben – man hat den Eindruck, der Bahnhof sei im Massstab 1:1,25 gebaut. «Der Bahnhof ist nicht auf diese hohen Frequenzen ausgerichtet», hält Hans Zimermann fest. Dafür sind die Wege kurz: Fernverkehr, S-Bahn, RBS, Postauto und gar das Parkhaus – alles ist in wenigen Schritten erreichbar. Längere Wege müssen →



unter 100 000 Passanten/Tag

100 000-150 000 Passanten/Tag

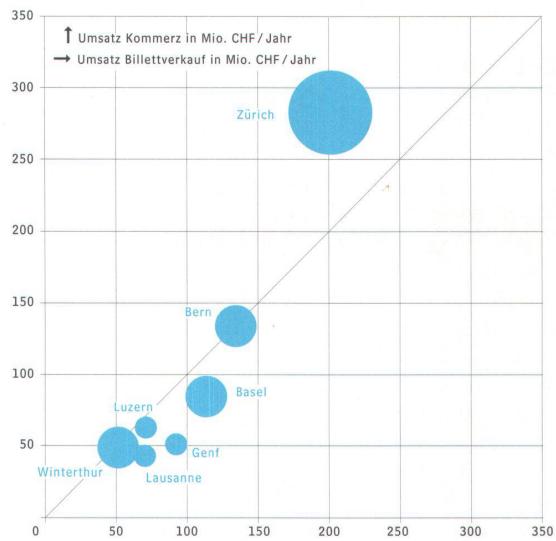
über 300 000 Passanten/Tag

→ die Zürcher zurücklegen, denn ihr Hauptbahnhof besteht gleich aus mehreren Stationen: aus dem 16-gleisigen Kopfbahnhof, dem viergleisigen S-Bahnhof und dem zweigleisigen Kopfbahnhof der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU). Dazu hat sich kürzlich (provisorisch) der viergleisige Kopfbahnhof neben der Sihlpost gesellt – weitab von der Bahnhofshalle. Wer von Zug zu Zug umsteigt, kümmert dies wenig, die Unterführung Sihlquai verbindet drei der vier (Bahnhöfe im Bahnhof) miteinander. Wer aber mit der SZU, mit Tram oder Bus weiterreisen will, legt lange Wege zurück – und dies noch bis mindestens ins Jahr 2013, wenn die geplante Durchmesserlinie vom Hauptbahnhof in Richtung Oerlikon samt Tiefbahnhof erstellt sein wird. Immerhin wollen SBB und Kanton die Unterführung Sihlquai mit Rolltreppen hinauf zu den Perrons ausrüsten.

Orientierungslose Grafiker

In komplizierten Bahnhöfen müssen sich Ortsunkundige den weissen Piktogrammen auf blauem Grund anvertrauen. Diese sind zu einem Teil der Corporate Identity der SBB geworden, das ebenso prägnant ist wie das Pfeilkreuz im roten Feld. Wer wach durch die Bahnhöfe geht, dem weisen die Schilder in aller Regel den Weg. Eine Meinungsumfrage der SBB bestätigt den Eindruck: 86 Prozent von 644 befragten Personen geben an, sie fänden sich in den Rail-Cities gut zurecht; 76 Prozent sind mit der Orientierung zufrieden. Einen Übersichtsplan ihres Bahnhofs dürften indes nur wenige Passanten je angesehen haben.

Wie alle Bahnhofspläne der SBB sind auch jene der sieben grossen Bahnhöfe unentschieden auf halbem Weg zwischen detailgetreuer Darstellung und Abstraktion stecken geblieben; schwungvolle Gleisgeometrien werden zu Zickzacklinien, als ob Computer keine Bogen zeichnen könnten. Und ausgerechnet in jenem Bahnhof, in dem er am nötigsten wäre, hilft der Plan kaum: in Bern. Hier ordnete der Grafiker die vier Geschosse auf dem Plakat so an, wie sie gerade Platz hatten. So liegt nebeneinander, was übereinander gehört. Der originellste ist aber jener der Rail-City in Genf, «Notre plan pour votre petit tour de shopping». Nur wer geübt ist im Lesen von Karten für einen Orientierungslauf und den Genfer Bahnhof kennt, schafft es, Plan und Realität zur Deckung zu bringen.



Sieben auf einen Blick

- An den Bahnhöfen verdienen die SBB ihr Geld mit Billetten und den Einnahmen aus den Läden und Restaurants.
- > Zürich ist mit Abstand der grösste; er verdient mehr Geld mit Kommerz als mit Billetten.
- > Alle anderen Bahnhöfe verdienen (vorläufig noch) mehr Geld mit dem Verkauf von Billetten – die kleinen weniger, die grösseren mehr.
- > Winterthur ist die Ausnahme: ein Pendlerbahnhof, kein Shopping-Bahnhof; die Passagiere haben ihre Billette schon woanders gekauft.

Ob mit oder ohne Piktogramm und Plan – der Weg aus dem Bahnhof in die Stadt ist nirgends zu verfehlten. Für viele Reisende vermittelt der Bahnhof den ersten Eindruck einer Stadt, und da ist die Lage des Luzerner Bahnhofs kaum zu schlagen: Vorne der See, gleich daneben das KKL und nur fünf Minuten entfernt die Kapellbrücke. «Touristisch ein guter Bahnhof», meint Hans Zimmermann. Viele Städte haben ihren Schwerpunkt zum Bahnhof hin verlagert, sind um ihn herum gewachsen. Einzig in Basel trennt bis heute die Elisabethenanlage den Bahnhof von der Innenstadt. Dies ist laut Zimmermann sein grösstes Problem: «Wir müssen die Leute dazu animieren, den Basler Bahnhof auch abends zu besuchen.»

Aus den einst repräsentativen Bahnhofplätzen sind vom Verkehr dominierte Räume geworden. Ein Umdenken setzte Ende der Achtzigerjahre ein. Die Berner und die Zürcher malten wieder einen Fussgängerstreifen auf ihre Bahnhofplätze und auch am Luzerner Bahnhof bieten die gelben Streifen eine Alternative zum Weg durch den Untergrund. Den radikalsten Schnitt machte Basel: Die Stadt holte die Fussgänger aus dem Untergrund hervor, machte den Centralbahnhof zum Fussgänger- und Tramplatz und baute den einstigen (U-Shop) zur Velostation aus (HP 9/02).

Nachholbedarf vor allem in Genf

Die Hausaufgaben vor ihren Bahnhöfen haben auch Lausanne und Zürich gemacht, während Genf in der Hälfte stecken geblieben ist. Das Métro-Shopping unter der Place de Cornavin bietet ein trostloses Bild: Wo einst eine Lamellendecke den Raum nach oben abschloss, kann man nun schwarz (weggestrichene) Lüftungs-, Wasser- und Abwasserrohre und die billigen Leuchten studieren. Sowohl ober- als auch unterirdisch bereitet der Bahnhofplatz in Bern Sorgen; seit Jahren steht er auf der städtischen Traktandenliste (HP 6-7/01, 6-7/03). In dreissig Jahren ist aus dem olivgrünen Pirelliboden der Christoffelunterführung ein unansehnlicher Flickenteppich geworden, so dass der Raum sogar frisch geputzt schmuddelig wirkt.

Im Juni wird das Berner Stimmvolk entscheiden, ob Platz und Unterführung endlich umgebaut werden können. Dabei dürfen sie für die Überdachung der Tramhaltestellen unter zwei Varianten – geschwungenes Glasdach oder Einzeldächer – wählen. Doch das Ja ist gefährdet, denn es ist heftig umstritten, ob der Verkehr künftig diagonal oder in einem rechteckigen S über den Platz rollen soll.

Um- und Neubauten prägen Bahnhöfe seit je. Ist links endlich der Beton trocken, wird rechts gleich wieder etwas abgerissen. Am Zürcher Hauptbahnhof, der wohl noch nie so (fertig) war wie heute, planen die SBB längst den zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof. In Basel soll eine unterirdische S-Bahnlinie den Bahnhof besser an die Innenstadt anbinden. In Bern träumt der Regionalverkehr Bern-Solothurn von einem Durchgangsbahnhof und in Genf soll (finalmente) – und immerhin neunzig Jahre nach Unterzeichnung einer Vereinbarung mit Frankreich – die Linie von Annemasse her in den Bahnhof Cornavin geführt werden. Die grossen Bahnhöfe bauen ihre Rolle als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs also aus und die SBB werden das auch mit ihren Rail-Cities tun wollen. Schliesslich verdienen auch die Flughäfen das grosse Geld längst nicht mehr mit dem Fliegen. •