

Zwischen Stadt und Land

Autor(en): **Nipkow, Beat**

Objekttyp: **Article**

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

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

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

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122893>

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.

Zwischen Stadt und Land

Text: Beat Nipkow

Die Planer versuchen, die Räume zwischen den Polen Stadt und Land zu definieren und die Entwicklung «unterwegs», zum Beispiel die der Bahnhöfe, aufzugleisen. Doch was genau machen die unterschiedlichen Bedürfnisse in der Stadt und der Region ausserhalb aus?



• Baar ist ein städtischer Regionalbahnhof in einem urbanen Umfeld. Die Stadt entwickelt einen Sog. Sie ist geprägt von inhaltlichen, strukturellen und funktionalen Überlagerungen, ein Ort der Kombination, der Vernetzung und Kommunikation. Die Region entwickelt auch einen Sog. Sie wird im Verhältnis zur Stadt immer wichtiger. Sie ist Ort punktueller Entflechtung, Entfremdung und Entpersonifizierung, wo «Schaltervernichtung» und Reduktion herrschen. Dies führt zu Entleerung. Polare Geschichten um die verborgenen Qualitäten der Räume an Bahnhöfen zwischen Stadt und Land.

Unter dem Begriff «Stadtlandschaft» entwickelten wir eine urbanistische Sichtweise für den Bahnhofplatz in Baar. Es ist eine Strategie der programmatischen Offenheit und nicht der Verkehrstechnik, ein spielerisches Stadtparkett, grenzenlos und die unterschiedlichsten Inhalte eines regionalen Stadtbahnhofes im heterogenen Umfeld verknüpfend. Der Platz ist ein Plädoyer für einen Ort des Alltags, des aktiven Lebens und der überraschenden Kommunikation; nach Roland Barthes: «Im Zusammenhang mit Öffentlichkeit als urbane Kultur präzisiert die erotische Dimension des Stadtraumes, was den öffentlichen Ort vom blossen Treffpunkt, von der Piazza, vom Herzen der Stadt oder vom Raum der Begegnung unterscheidet. Öffentlichkeit konstituiert ihre Bedeutung im Sinne von Orten des Ungewöhnlichen, der Verrückung von Sicherheiten, der territorialen Besitzlosigkeit, der unberechenbaren Möglichkeiten des spielerischen Zufalls.»

Organisation der Leere

Die Öffentlichkeit urbaner Räume ist das Thema des Bahnhofes schlechthin. In Baar ging es uns um die disziplinierte Auflösung von nutzungsmässigen und baulichen Schranken. Plattformen beidseits der Gleise vernetzen als Plätze zu den neuen Siedlungsbereichen, schaffen eine neue Ordnung und senden räumliche Signale aus. Die Organisation der Leere ist ein Modell für langsame Gleichzeitigkeit aller Beteiligten. Die Kultivierung der Unsicherheit ist Garant für wache Aufmerksamkeit der Passanten. Die neue Bahnhofüberbauung von Gigon / Guyer schliesst die Gestaltung der Räume in Zukunft ab.

Am anderen Pol spielt der Bahnhof Zollikon. Er verkörpert als «Das kleine Haus» die regionale Rolle; er steht für die ursprünglich vorzügliche Raumstruktur, Funktion und Gestaltung als Ort der persönlichen Identifikation, mit Bahnhofvorstand und Billettschalter. Doch der Nutzungswandel führte zur «Entpersonifizierung» und Entleerung. Die Gestaltungsqualität im Freiraum ist mittlerweile gleich null, die Platzlinde weg. Demgegenüber gibt es die «Casinos», Bahnzentren als die maschinengewordenen Ungeheuer des Konsums. Strategische Desorientierung, Verdichtung und Überlagerung führen dazu, dass sie als eigene Städte nicht wirklich stadtorientiert sind.

Die fünf Erkenntnisse: Urbanität lässt sich nicht endlos regionalisieren. Die Vernetzung zwischen Stadt und Land beeinflusst das Bedürfnis nach transitären oder stationären Räumen. Am Bahnhof wird um Kommerz und Kultur gerungen. Infrastruktur und Raum erfordern eine aktiver gelebte Konflikt- und Streitkultur. Bahnhöfe und ihre Räume sind ein Erbe, dem wir qualitativ verpflichtet sind. •

Beat Nipkow ist Landschaftsarchitekt bei Vetsch Nipkow Partner in Zürich.

Der Bahnhof Baar, ein wenig städtisch und doch auf dem Land. Plätze sorgen für Öffnung und Vernetzung zu den Siedlungen.