

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 26 (1985)

Heft: 3

Artikel: Aktuelle Entwicklungen in Bahnhofgebieten : eine empirische Raumanalyse

Autor: Laukemann-Nüesch,

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088788>

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: 14.01.2026

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

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN IN BAHNHOFGEBIETEN

– EINE EMPIRISCHE RAUMANALYSE

YVES LAUKEMANN-NÜESCH

1 Einleitung

Die Auseinandersetzung mit empirischen Forschungsthemen, insbesondere mit Fragestellungen der Raumplanung, fordert vom Geographen stets von neuem den Gang aus dem Elfenbeinturm der Wissenschaft hinaus in die Welt der komplexen Raumproblematik, wie sie sich in der "Praxis" ergibt. Die Kompetenz des Fachwissenschaftlers "Geograph" liegt dabei in seiner generalistischen Denk- und Arbeitsweise, die ihn befugt, den Dialog zwischen und mit Spezialisten einzelner raumrelevanter Forschungsrichtungen (Architekt, Verkehrsingenieur, Ökonomen, etc.) aufzunehmen. In seinem Vorgehen nimmt er den Raum zum Ausgangspunkt seines Systemansatzes und analysiert die darin wirksamen Faktoren, Prozesse und Entwicklungen.

Die Resultate einer angewandten geographischen Arbeit, im Rahmen des "Masterplans Bahnhof SBB Basel" entstanden, sind im vorliegenden Artikel komprimiert wiedergegeben. Die Aufgabe bestand darin, die Bahnhofgebiete von Bern, Düsseldorf, Lyon (Part-Dieu) und Basel (SBB) miteinander zu vergleichen, grundlegende Gemeinsamkeiten und generelle Problematiken abzuleiten und deren praktische Lösungen festzuhalten.

2 Forschungsgegenstand und Vorgehen

Die Behandlung des Bahnhofs beziehungsweise des Bahnhofsgebietes durch einen Geographen mag im ersten Moment etwas erstaunen, gilt er doch eher als Arbeitsfeld für Verkehrsplaner und Ingenieure. Den Bahnhof als Raum zu erfassen und ihn somit geographisch zu durchleuchten, heisst seinen Raumorganismus und dessen Funktionsweise zu hinterfragen und aufzuschlüsseln.

Das Herz dieses Raumkomplexes ist die Verkehrsanlage, geographisch fassbar als das Raummuster der sich überlagernden Umsteigebeziehungen zwischen der Eisenbahn und andern Verkehrsträgern. Im ersten Teil dieses Artikels wird dieser Verkehrsraum "Bahnhof" mit all seinen interdependenten Mustern der Verkehrsanbindung kurz dargestellt.

Der Begriff "Bahnhof" wird hier synonym für "Personenbahnhof" verwendet. Er umfasst räumlich sämtliche Infrastruktur- und Betriebseinrichtungen, die zur Abwicklung des Eisenbahnpersonenverkehrs und dessen Abnahme in der Stadt notwendig sind oder dazu in direktem Zusammenhang stehen. Diese Definition schliesst sowohl Güterverkehrsströme als auch die Belange der Bahnpost aus.

Der verkehrsmässig intensiv genutzte Stadtraum "Bahnhofgebiet" beeinflusst mehr oder minder die umliegende Umgebung und impliziert typische Nutzungsmuster, welche in ihrem Aufbau die oft berüchtigten "Bahnhofquartiere" ausmachen. Die Gleisfelder der Bahn wirken entwicklungshemmend und markieren vielerorts eine starre Grenze der Cityentwicklung. "Hinter" dem Bahnhof schliessen sich extensiv genutzte Areale an, deren Wertpotential, so man den Berechnungsgrundlagen der Bahngesellschaften Glauben schenken will, schwindelerregende Dimensionen zu erreichen vermögen, vorausgesetzt es gelingt, diese Areale in den Stadtorganismus einzugliedern und somit standortmässig aufzuwerten. Nutzungserweiterungen in Form von Randüberbauungen oder gar Gleisfeldüberdeckungen sollen die Zäsurwirkung der Bahngleise und damit das Nutzungsgefälle mildern und der Stadt gleichzeitig neue Entwicklungsschwerpunkte anbieten.

Das Bahnhofgebiet, verstanden als städtischer Teilraum, wird im zweiten Aufsatzteil unter den oben beschriebenen Aspekten näher gewürdigt.

3 Der Bahnhof – ein Raum intensiver Verkehrsbeziehungen

Der moderne Bahnhof kann als Ort der konzentrischen Verkehrserschliessung definiert werden. Seine primäre Aufgabe besteht in der Sicherstellung des Anschlusses des Eisenbahnverkehrs an die Stadt und die die Stadt erschliessenden Verkehrsmittel. Der Personenbahnhof muss Eisenbahnfern- und Eisenbahnnahverkehr mit dem städtischen öffentlichen Verkehrsnetz, aber auch dem Individualverkehr verknüpfen. Darüber hinaus sollen günstige Fussgängerachsen den Bahnhof mit den städtischen Brennpunkten verbinden. Die Wegbeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln, die am Bahnhof zusammentreffen, müssen möglichst kurz und kreuzungsfrei sein. Damit werden mögliche Behinderungen der Reisenden untereinander vermieden und die physischen Kräfte der Verkehrsteilnehmer geschont. Die Notwendigkeit einer räumlichen Verflechtung der einzelnen Verkehrsmittel ergibt sich schon allein aus den unterschiedlichen Forderungen der Bahnbenutzer.

Der Kundenkreis des Eisenbahnnahverkehrs, der etwa zwei Drittel der Reisenden ausmacht, verlangt Citynähe und gute Anschlüsse ans städtische Verkehrsnetz. Der Fernverkehrskundenkreis besteht seinerseits zu gut zwei Dritteln aus Privatreisenden, die gleichsam auf ein breites Spektrum von Anschlussmöglichkeiten angewiesen sind, denn ihre Fahrziele sind individuell verschieden. Die übrige Eisenbahnkundschaft, vorwiegend Geschäftsreisende, für die eine Reise kein Erlebnis, sondern Zeitverlust bedeutet, wünscht nahe an ihr Ziel, die Innenstadt zu gelangen.

Lage und Gestaltung des Bahnhofs resultieren deshalb aus der zu Grunde liegenden Verkehrsorganisation. Dabei wird mehr und mehr eine vertikale Zuordnung der einzelnen Verkehrsmittel zu erreichen versucht. Die vielschichtige Verkehrsführung erfordert eine Verkehrsanlage, die in erster Linie mit einer funktionellen und kundenfreundlichen Gestaltung die Verkehrsabwicklung vereinfacht.

Diese vielschichtigen Bedingungen und Forderungen stellt *Radbeck* dar (1981, S. 100) im Schema eines Idealbahnhofs als einer Verkehrsanlage, die auf der günstigen Erschliessung der Fernbahn durch die übrigen Verkehrsmittel aufbaut. Eine nahezu ideale

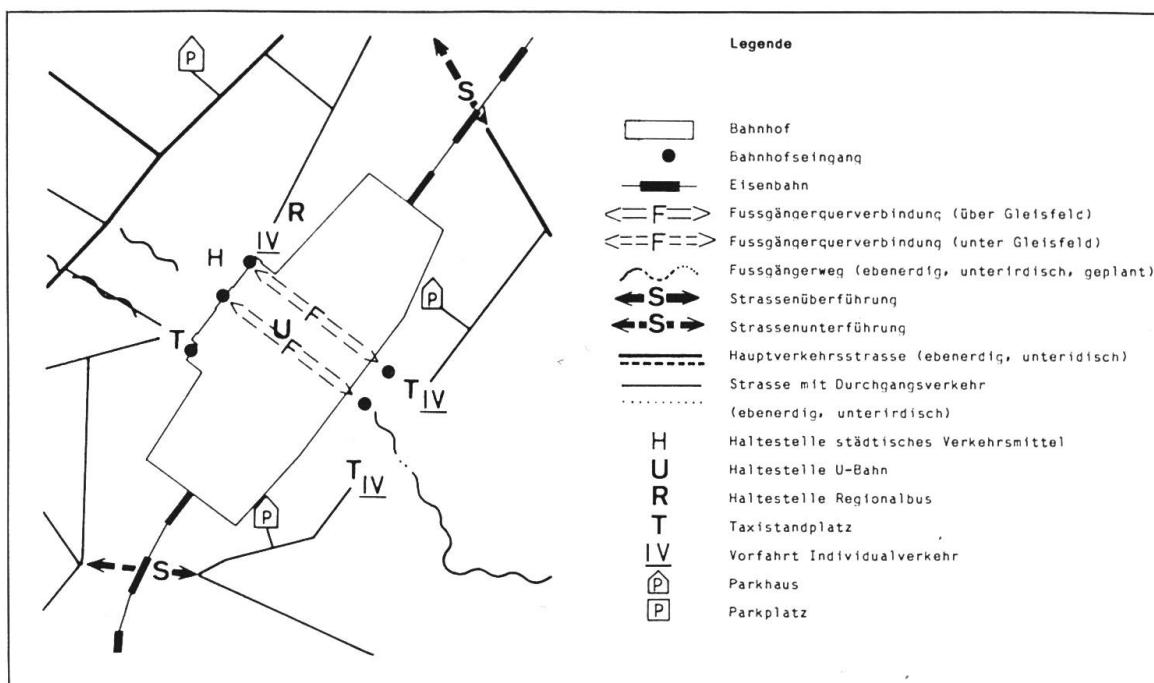


Abb. 1 Schema der zukünftigen Verkehrsanbindung des Düsseldorfer Hauptbahnhofs nach dem vollständigen Umbau. (Entwurf Verfasser)

Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger entsteht zur Zeit im Düsseldorfer Hbf (Abb. 1). Durch die räumlich kurze Umsteigebeziehung zwischen den Nahverkehrssystemen S-Bahn und Stadtbahn wird eine rasche Abwicklung der täglich auf 160 000 prognostizierten Pendlerbewegungen garantiert.

Ein rasches Wechseln des Verkehrsmittels hat ein günstiges Wegenetz im Bahnhof zur Bedingung. Die verschiedenen Reiseströme (Fernverkehrs-, Nahverkehrsreisende, Passanten) dürfen sich nicht gegenseitig behindern.

Ein breites Spektrum von wegbegleitenden Funktionen erhöht die Attraktivität des heute oft grauen Bahnhofinnenlebens. Man muss dabei die Unterscheidung treffen zwischen städtischem Funktionsbereich mit Restaurants, Coiffeur, Läden und dem eigentlichen Empfangsbereich, wo der Bahnkunde sich mit Reisedienstleistungen versorgen kann (Verkauf von Bahndienstleistungen sowie Information).

Die in Tab. 1 aufgelisteten Funktionen entsprechen den in den Bahnhöfen Bern, Lyon (Part-Dieu) und Düsseldorf Hbf (nach Abschluss der aktuellen Umbauarbeiten) vorhandenen Einrichtungen. Sie wurden entsprechend ihrer Bahnhofaffinität aufgelistet. Der Zentralitätsanspruch in der letzten Spalte bezieht sich auf den notwendigen Standort bezüglich der Hauptfussgängerströme.

Tab. 1 Katalog der funktionalen Bahnhofseinrichtungen
(aus: Laukemann, Y.: April 1985, S. 62)

| Empfangsbereich (an zentraler Lage) | Bern | Lyon | Düsseldorf | Zentralität |
|--|------|------|------------|-------------|
| Einnehmerei | X | X | X | 1 |
| Reisegepäck | X | X | X | 1 |
| Informationseinrichtung | | | | |
| Stadt | — | X | X | 1 |
| Eisenbahn | X | X | X | 1 |
| Wartebereich | X | X | — | 1 |
| Toiletten, Waschmöglichkeit | X | X | X | 1 |
| Buffet, Snack-Bar | X | X | X | 1 |
| Kiosk, Tabak, Zeitschriften | X | X | X | 1 |
| Verpflegungsautomat | X | X | — | 1 |
| Schliessfächer | X | X | X | 2 |
| Bahnhofmission, Gruppenempfang | — | X | X | 2 |
| Städtischer Bereich | | | | |
| Hotel- und Zimmernachweis | X | X | — | 2 |
| Polizei | X | X | — | 2 |
| Buffet, Snack-Bar | X | X | X | 1 |
| Change, Bank | X | X | X | 1 |
| Zeitschriften, Bücher | X | X | X | 1 |
| Tabakwaren | X | X | X | 1 |
| Süßwaren | X | X | X | 2 |
| Blumen | X | X | X | 2 |
| Souvenir, Nippsachen, Geschenke | X | X | X | 2 |
| Lebensmittel | — | X | X | 2 |
| Restaurant | X | X | X | 2 |
| Autovermietungsbüro | X | X | — | 3 |
| Apotheke | X | — | X | 3 |
| Reisebüro | X | — | — | 3 |
| Postlokal | X | — | — | 3 |
| Schuhabsatz- + Schlüsselservice | — | X | X | 4 |
| Kleidergeschäft | X | — | — | 4 |
| Möbel | X | — | — | 4 |
| Lederwarengeschäft | X | — | — | 4 |
| Textilreinigung | — | — | X | 4 |

Zentralität 1: direkt an der Fussgängerhauptachse zwischen Ein- bzw. Ausgang und den Bahnsteigzugängen; die Einrichtungen liegen räumlich alle im Empfangsbereich

Zentralität 2: an guter Passantenlage in der räumlichen Fortsetzung des Empfangsbereichs oder entlang der städtischen Querverbindung

Zentralität 3: in räumlicher Beziehung zum Bahnhof stehend; diese Funktionen lassen sich auch in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs unterbringen

Zentralität 4: städtische Funktionen, die den Standort Bahnhof mit einem anderen städtischen Standort eintauschen könnten; sie besitzen keine spezielle Bahnhofaffinität.

Die Anlage der Bahnhofseinrichtungen quer zu den Gleisen verlangt eine gute Durchmischung der Funktionen von städtischem und Empfangsbereich. Die seitliche Anordnung im traditionellen Empfangsgebäude (Bsp. Bern) erlaubt zwar eine räumliche Trennung, die aber längere Wegbeziehungen hervorruft. Je länger die Wege werden, umso komplizierter und benutzerunfreundlicher fallen sie in der Regel aus, was bei mehrgeschossigen Bahnhofanlagen zusätzlich verstärkt wird. Die Bahnhoffunktionen der Zentralitätsstufe 1 sollten zu allen Bahnhofzugängen günstig gelegen sein, so dass etwa der Kauf einer Fahrkarte nicht den Gang durch den ganzen Bahnhof zur Folge haben muss, wie das von Bahnkunden aus dem Länggassquartier in Bern oder aus dem Gundeldingerquartier in Basel verlangt wird. Sofern diese Reiseservicebetriebe nicht zentral eingerichtet werden können, müssen sie dezentral angeordnet ihre Leistungen anbieten (z.B. dezentraler Fahrkartenvorverkauf MOFA bei der Deutschen Bundesbahn).

Die Nutzungsintensivierung im Bahnhofgebiet muss der Verkehrsplanung hinten an gestellt werden. Obwohl Nutzungsausweitungen den Bahnhof einer höheren Zentralität zuführen, dürfen sie die verkehrsräumlichen Ansprüche nicht tangieren. So sollten bei Randüberbauungen Reserveräume für künftige Verkehrsstrukturänderungen belassen werden. Gerade die Veränderungen der letzten Jahrzehnte, bedingt durch die massive Zunahme des Berufsverkehrs, beweisen, dass auch Bahnhofneubauten so zu konzipieren sind, dass sie entwicklungs- und ausbaufähig bleiben. Ebenfalls kann durch eine strikte Trennung von Verkehrsgeschehen und übriger Nutzung nach Ebenen eine ungestörte Nutzungsintensivierung, selbst im Bahnhof, ermöglicht werden. So erfolgte beim 1979 fertiggestellten Bahnhof Madrid-Chamartin eine starre Trennung von Verkehrs- und kommerzieller Nutzung des Bahnhofsareals. Die Sekundärnutzung des Bahngeländes darf aber nicht soweit führen, dass die primäre Funktion de facto untergeht, wie es bei der Überbauung des St. Joseph-Bahnhofs in Wien geschehen ist, wo Reisende den Bahnhofeingang nicht mehr finden konnten.

4 Das Bahnhofquartier – ein städtischer Teilraum

Unter Bahnhofquartier soll dasjenige Stadtgebiet verstanden werden, dessen Entwicklung sowie formaler und funktionaler Aufbau im direkten Einfluss des Bahnhofs steht. Diese Definition umfasst damit nicht nur das der Innenstadt zugewandte Gebiet, welches gewöhnlich als Bahnhofquartier bezeichnet wird, sondern auch die Gegend "hinter" dem Bahnhof, die als Stadtteil mit untergeordneter Bedeutung oft nicht in die Betrachtung einfließt.

Das Bahnhofquartier erhält seine Funktion und seinen Charakter durch die Bedeutung der Stadt selbst, durch seine Lage zur Innenstadt, der Verkehrsbedeutung des Bahnhofs, nicht zuletzt aber auch durch die Zäsurwirkung der Bahnanlagen. Dabei beeinflussen sich die einzelnen Faktoren gegenseitig.

In funktionaler Hinsicht beherbergt das Bahnhofquartier sicher einmal die Dienstleistungen und Branchen, die zur Angebotsstruktur des Reisens und des Verkehrs gehören. In dieser Gegend wird der Reisende von der Stadt empfangen. Der Fernverkehrsreisende trifft auf ein reiches Übernachtungsangebot mit teuren repräsentativen Hotels am Bahn-

hofvorplatz und günstigeren Angeboten in abseitigeren Lagen. Der Weg des Fußgängers zur Innenstadt wird durch Einzelhandelsgeschäfte gesäumt, wobei im Bahnhofsbereich v.a. diejenigen Branchen hervorstechen, welche die Bedürfnisse einer breiten Schicht von Reisenden zu befriedigen vermögen. Dazu zählen Blumen, Andenken, Süßwaren, Touristenartikel etc. Die Stadt präsentiert sich am oder im Bahnhof durch ein Büro des Verkehrsvereins, und als Zeichen des wirtschaftlichen Lebens finden sich in der Bahnhofsumgebung Büros und Agenturen von Wirtschaftsunternehmungen und Wirtschaftsverbänden.

Da die Gegend den Vorteil grossen Publikumsverkehrs bietet, haben sich in Bahnhofnähe Reisebüros und Vergnügungsbetriebe installiert, deren Standortwahl durch den Faktor Publikumsnähe stark determiniert wird. Gerade die Ausbildung breiter Vergnügungsviertel in Bahnhofnähe ist eine typische, leider aber irreversible Erscheinung, unter der heute viele Grossstädte leiden.

Das Bahnhofquartier ist als Cityrandgebiet einer gewissen Verwahrlosung unterworfen, die sich speziell in der Wohnnutzung widerspiegelt. Die Überlagerung von sanierungsbedürftigen Wohnhäusern mit sozial unterprivilegierter Mieterschaft mit Büroneubauten und einer gleichzeitigen Durchsetzung mit Vergnügungslokalen sind deutliche Anzeichen für den Niedergang eines breiten städtischen Angebotsspektrums im Bahnhofbereich. Die Massierung von Vergnügungs- und Unterhaltungsstätten – als die mobilsten Cityfunktionen – deuten den Citydruck an und verdrängen das Wohnen.

Eine einseitige Ausdehnung der Büronutzflächen im Gebiet des Bahnhofs führt zu einer monofunktionalen Struktur des Bahnhofviertels, die unbedingt vermieden werden muss, denn die Bahnhofgegend soll städtisches Leben vermitteln. Sie darf nicht zu einem Stadtraum verkommen, wo nach Büroschluss jegliche Aktivität erlischt. Nicht nur Verwaltungen mit einem attraktiven Angebot an Arbeitsplätzen, sondern auch aus den Bereichen Einzelhandel, Wohnen, Kultur und Unterhaltung gehören Arbeitsplätze in einen mischgenutzten städtischen Lebensraum. Die Stadt muss im Bahnhofgebiet eine polyfunktionale Struktur anbieten, so dass sich das Bild des Bahnhofs als "Tor zur Stadt" rechtfertigen lässt. Der Ankommende kann in einem vielgestaltigen Bahnhofviertel zu Fuß seine Zielpunkte erreichen, was dem Bahnbenutzer zum Vorteil gereichen soll.

In vielen grossen Städten zeichnet sich aber leider gerade die Tendenz einer Entwicklung der Bürocities in Richtung des Bahnhofs ab. Diese Entwicklung ist kaum aufhaltbar, denn die Büronutzung verdrängt alle übrigen Nutzungen. Die Konkurrenz um den Boden, die allein nach freien marktwirtschaftlichen Prinzipien geführt wird, ermöglicht kaum raumplanerische Eingriffe und führt bei starkem Citydruck zu jenen Bahnhofgegenden, in denen nach Büroschluss kein Leben mehr existiert.

Die Aufgabe bei Neuplanungen in Bahnhofgebieten besteht deshalb vorrangig darin, ein Instrumentarium zu schaffen, das einer monofunktionalen Entwicklung entgegensteuert, z.B. durch Nutzungsbeschränkungen, die eine alleinige Büronutzung uninteressant machen. Daneben sollte die Stadt u.U. eigenen Landbesitz einer gemischten Nutzung zuführen, um Kristallisierungspunkte für ein breitgefächertes Spektrum privater Investoren zu bieten.

Die stadtabgewandte Seite des Bahnhofs hatte immer jene Nutzungen aufzunehmen, die direkt mit dem Bahnbetrieb zusammenhängen oder einmal mit ihm in engem Kontakt gestanden haben, die aber weder repräsentativ noch publikumsabhängig sind. So findet man auf den Arealen abseits der städtischen Hauptachsen eine Ansammlung von Lagerschuppen, Gewerbebetrieben sowie Arbeiterwohnungen, oft Eisenbahnerwohnungen. Diese Disparitäten treten bei Durchgangsbahnhöfen besonders krass hervor, weil dort die städtische Entwicklung nicht so stark ist, um das Bahngelände zu überwinden.

Die Durchgängigkeit des Bahnhofs für den Passanten, also die Ausbildung einer Bahnhofquerverbindung als städtische Fussgängerachse, kann bei geeigneter Stadtentwicklungsplanung das oft extensiv genutzte Gebiet "hinter" dem Bahnhof aufwerten helfen. Dies erfordert aber, dass der Boden für eine höherwertige Nutzung verfügbar ist, d.h. die bisherige Nutzung ohne Nachteile verlegt werden kann.

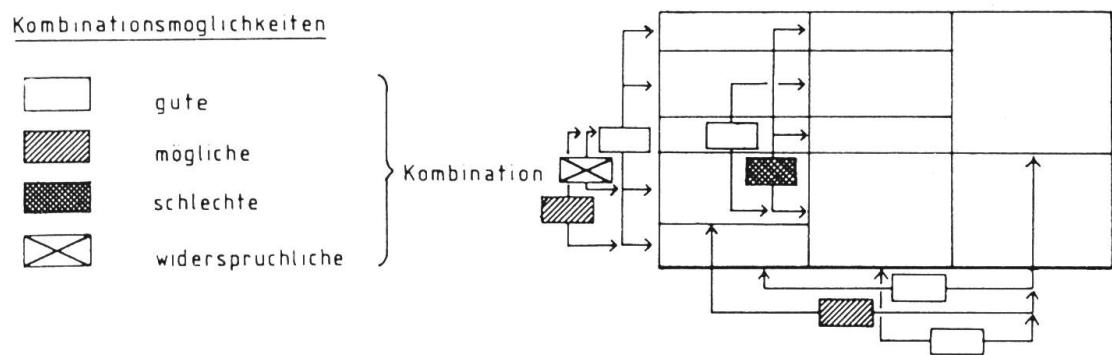
Nicht in allen Städten hat die Zäsur der Bahnanlagen die negative Auswirkung bewirkt, dass sich auf der "hinteren" Bahnhofseite zwangsläufig eine extensive Bodennutzung ergab. Gerade bei einer starken Abkopplung entstanden, je nach städtischen Planungsvorlagen, eigenständige Wohn- und Geschäftsquartiere, die auch heute noch einen erstaunlich hohen Autarkiegrad bezüglich ihrer Versorgungsstruktur aufweisen (z.B. "Länggass" in Bern oder "Gundeli" in Basel).

5 Nutzungserweiterungen in Bahnhofgebieten und ihre Grenzen

Die Frage von Nutzungserweiterungen im Bahnhofgebiet stellt sich in vielen grösseren Städten, da die Bahngelände heute, inmitten des stark verdichteten Stadtgebiets, als letzte extensiv genutzte Landfläche gelten. Der defizitäre Bahnbetrieb verlangt nach zusätzlichen Einnahmen, die sich aus dem Landbesitz der Bahnen ergeben. Gerade die Areale "hinter" dem Bahnhof gelten als schwach oder unzweckmässig genutzt, insbesondere wenn sie als Lagerbezirk mit LKW-Verkehr zusätzliche Lärmemissionen schaffen und die städtische Lebensqualität damit weiter mindern. Die Bahngesellschaften streben danach, ihr Land möglichst ertragreich zu bewirtschaften, während die Stadtbehörden in erster Linie versucht sind, das Citywachstum in diese noch nutzbaren Areale zu lenken. Die Interessen der Stadt liegen, neben einer breitgestreuten innerstädtischen Nutzungserweiterung, auch in der Förderung der Wohnnutzung: denn erklärtes Planungsziel höchster Priorität aller Städte ist es derzeit, die Bevölkerungszahl nicht weiter schrumpfen sehen zu müssen. Deshalb visieren die Stadtplaner eine Mischnutzung im Bahnhofgebiet an. Die Bahngesellschaften trachten dagegen allein danach, einen hohen Bodenertrag zu erzielen, was die Wohnnutzung praktisch von vornherein ausschliesst (Abb. 2). Die Veränderung der Bahnhofgegend darf jedoch nicht dazu führen, dass eine monofunktionale Struktur in Form eines reinen Verwaltungs- und Administrativbezirks implantiert wird, denn damit verringert sich die Attraktivität des Gebiets als innerstädtischer Raum auch bereits wieder. Nur als Standort multifunktionaler Nutzungen und als Anziehungspunkt für die regionale Versorgung, mit Dienstleistungen und Gütern kann das Gebiet um den Bahnhof höher genutzt werden und gleichzeitig die primäre Bahnhoffunktion verstärken helfen.

Die Voraussetzung für Nutzungserweiterungen in der Bahnhofumgebung bildet eine Analyse der möglichen Nutzungsanfrage wie auch des verfügbaren Raumangebots. Die

| | Bahngesellschaft | Stadt | Drittnutzer mit kommerziellen Interessen |
|-------------------------------------|------------------------------------|--|---|
| Nutzungsinteressen nach Prioritäten | Büro Raum, offtl. Dienstleistungen | Wohnraum | richtet sich nach Erschliessungs-, bzw. Mietpreisen des nutzbaren Bodens |
| | Warenhaus, Einzelhandel | Mischnutzung: Einzelhandel, Wohn- und Büronutzung | |
| | Wohnraum | Büro Raum für Neuzuzüger | |
| Angebot an Land | Bahnareal für Gleisfeldüberbauung | Städtisches Gelände in Bahnhofsnahe für Randbebauung oder Verdichtung Bahnhofsquartier | Areale in Bahnhofsnahe für Neu- oder verdichteter Nutzung gemäss standörtlichen Voraussetzungen |
| | Randgebiete für Randüberbauungen | | |



Beurteilung unter den Aspekten von

Durchlüftung

breite Entwicklungsfähigkeit wahren

Raumreserven sichern

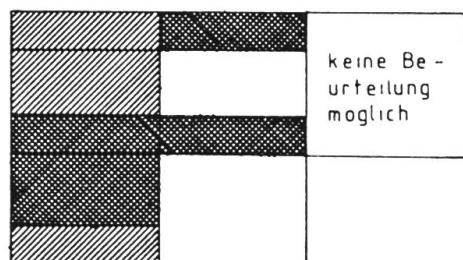


Abb. 2 Der Bezug zwischen möglichen Nutzungserweiterungen und möglichen Interessenten im Bahnhofgebiet. (Entwurf Verfasser)

Nachfrage bestimmt sich aus der Bedeutung der Stadt, dem Ausmass des Citydrucks, der Verkehrsbedeutung des Bahnhofs und der Nachfrage nach städtischem Wohnraum. Die Bedeutung der Stadt gegenüber anderen Städten (Zentralitätsgrad) spielt eine Rolle bei der Abschätzung der Nachfrage nach zusätzlichen Flächen für potentielle Neuzuzüger, seien dies Bewohner oder wohl eher Firmen.

Die Cityausdehnung hat heute vielerorts den Bahnhof erreicht, konnte ihn aber selten überwinden. Eine mögliche Cityerweiterung im Bahnhofgebiet kann den Druck in anderen Cityrandgebieten mildern. Die Überwindung des Bahngeländes und die Erschliessung des rückwärtigen Bahn- und Stadtgebiets setzt aber voraus, dass eine attraktive Verbindung quer durch den Bahnhof angeboten wird, die als städtische Achse (Fussgängerachse) ausgebildet ist. Einer allzu einseitigen Büroflächenerweiterung im Bahnhofgebiet kann durch die Installierung von publikumsintensiven (öffentlichen) Einrichtungen entgegengewirkt werden (z.B. Ausbildungszentren, Bibliotheken etc.)

Die Angebotsseite lässt sich ziemlich exakt bestimmen und zwar anhand des verfügbaren Baulands, des extensiv genutzten Geländes sowie der prognostizierten Bodenpreise und dem Baukostenindex. Letztere gelten als Indikatoren der Investitionsbereitschaft möglicher Investoren. Das Angebot an nutzbarem Land ist im Bahnhofgebiet grundsätzlich unterteilbar in Randgebiet und Gleisbereich. Sicher wird man überall zuerst die Bahnhofrandgebiete höher erschliessen, bevor daran zu denken ist, eine Gleisfeldüberbauung zu realisieren – es sei denn eine Grossinvestition soll getätigter werden, für welche die Fläche der Randgebiete nicht ausreicht. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt scheint der preisliche Aufwand einer vollständigen Gleisfeldüberdeckung nicht gerechtfertigt, so dass dieser Raum für spätere Planungen offen bleiben wird. Betriebswirtschaftliche Berechnungen ergaben, dass eine Gleisfeldüberdeckung erst dann gewinnbringend genutzt werden könnte, wenn die Ausnutzungsziffer über 2 liegt. Dagegen bestehen überall Bemühungen, die schlecht genutzten Randgebiete der Bahnareale, vergleicht man diese mit dem umgebenden Stadtraum, der Neubebauung zuzuführen. Die Erschliessung der Randgebiete wird auf bahneigenem Land durch die Bahngesellschaften forciert, um eine garantierter Einnahmequelle zu sichern. Erschliessungsgebiete privatrechtlicher Eigentümer sind stark durch die marktwirtschaftlichen Gesetzmässigkeiten beeinflusst, so dass Nutzungserweiterungen auf diesen Arealen eine hohe Rendite erbringen müssen. Solche Areale werden deshalb erst als Folgeerscheinung einer höheren Nutzung zugeführt, nachdem der Standort durch andere Nutzungsträger bereits aufgewertet wurde. Anstosseffekte erfolgen deshalb zwangsläufig durch die öffentliche Hand.

Der Ausbau im Bahnhofgebiet darf nicht als Konkurrenz zur City entstehen, wie auch aus der Nutzungserhöhung keine Verdrängungsprozesse auf nahe Wohngebiete erfolgen dürfen, denn dies widerspräche dem Sinn der Nutzungserweiterung als Erweiterung der städtischen Funktionen. Es muss also der städtische Wohnraum geschützt werden, was nicht zuletzt eine Massnahme gegen die Abwanderung der Stadtbevölkerung bedeutet. Grundsätzlich sollte bei der Nutzungsausweitung im Bahnhofgebiet darauf Rücksicht genommen werden, dass nicht ein neues Stadtzentrum entsteht, ausser es sei dies durch einen überhohen Citydruck angezeigt. Vielmehr soll die Aufwertung nach Massgabe eines kontinuierlichen Entwicklungsplans erfolgen. Besonders die Möglichkeit von Etappierungen muss sorgfältig geprüft werden, denn dies erlaubt spätere Kurskorrekturen bei unerwarteten Prozessverläufen: Grundsätzlich sollen zuerst die gut und günstig erschliess-

baren Areale neu genutzt werden, ehe man sich an die Errichtung von Gleisplatten wagt, was den Einsatz grosser Vorinvestitionen voraussetzt. Jedoch darf das leicht erschliessbare Land dann nicht überbaut werden, wenn damit die Entwicklungsfähigkeit des Eisenbahnbetriebs gefährdet wird. Die Verkehrsplanung und die Verkehrsnutzung sind beim Bahnhof vorrangig zu behandeln. Fernerhin gilt es auch, offene Gebiete aus Gründen der Durchlüftung der Innenstadt frei zu halten, aber auch um kommenden Generationen Optionen offen zu lassen.

RÉSUMÉ

Un grand nombre de villes européennes ont connu, au cours des dernières décennies, d'importantes transformations des portions d'espace occupées par les gares; d'autres villes se trouvent actuellement aux prises avec des plans d'aménagement des aires des gares-voyageurs. Le but de ces restructurations consiste à augmenter le caractère productif des installations ferroviaires et à améliorer la fluidité du trafic entre ce moyen de transport de masses qu'est le rail d'une part, et la correspondance avec les transports en commun des villes d'autre part, et ce, dans des gares souvent vétustes.

Les nouveaux plans d'aménagement des gares ne visent pas seulement à valoriser l'emprise ferroviaire, mais aussi à intégrer des espaces d'exploitation extensive, que sont les emprises ferroviaires, dans un ensemble urbain. Les possibilités d'utilisation plus intensive sont cependant limitées, notamment par les conflits d'intérêt entre propriétaires du sol et d'éventuels exploitants privés. La valeur locative de la terre est estimée très diversement. Ceci est également valable pour l'aménagement par dalles des passages à niveau, dont l'investissement est à peine rentable.

Résumé: *Y. Laukemann*

Traduction: *P. Meier*

LITERATUR

- Aktuelles Bauen - Plan (1985): Bahnhofsüberbauungen, H. 4, April, 42. Jg. Solothurn
- Grassmann, E. (1962): Die städtebauliche Einordnung von Bahnhofsanlagen. In: Eisenbahntechn. Rundschau H. 11, 11. Jg., Darmstadt, 525-537
- Intern. Eisenbahn-Kongress-Vereinigung (1966): Moderne Auffassung über Lage und Gestaltung grosser Personenbahnhöfe. Monatsschrift Bd. XLIII, H. 2, 6, 12
- Laukemann, Y. (1985): Die Entwicklung europäischer Bahnhofsgebiete: eine vergleichende verkehrs- und stadtgeographische Betrachtung; Basel (unveröffentlichtes Manuskript)
- Laukemann, Y. (1985): Bahnhofvergleich Bern - Lyon Part-Dieu - Düsseldorf Hbf - Basel SBB; Basel (Studie Masterplan Bahnhof SBB Basel), April
- Müller-Hillebrand, H. (1942): Der Bahnhof im Stadtkörper. In: Grossdeutscher Verkehr, H. 14, 36. Berlin, 353-358
- Radlbeck, H. (1981): Bahnhof und Empfangsgebäude: Die Entwicklung vom Haus zum Verkehrswegekreuz; München (Diss.)
- Stadtbauwelt 79 (1983): Zwischen Bahnhof und Stadt; Sonderheft Bauwelt, H. 36, Berlin