

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83 (1965)
Heft: 30

Artikel: Erneuerung von Bahnhofgebäuden längs der deutschen Rheinstrecken
Autor: G.R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-68217>

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: 10.01.2026

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

Aus der langen Reihe weiterer grundlegender Annahmen können hier nur wenige herausgegriffen werden: «Die föderative Struktur der Schweiz mit grundsätzlich autonomen Gemeinden bleibt erhalten . . .» – «Als Hypothese wurde eine Einwohnerzahl von 10 Millionen zu Grunde gelegt, die in einem in absehbarer Ferne (50–80 Jahre) liegenden Zeitpunkt T erreicht sein könnte . . .» – «Sämtlichen Überlegungen und Untersuchungen liegen zwei mögliche Tatbestände zu Grunde: Die Schiffahrt wird ganz oder teilweise bejaht oder die Schiffahrt wird ganz oder teilweise abgelehnt.» – Die Untersuchungen beschränken sich auf die Hochrheinstrecke bis zum Bodensee und auf die Aare bis zu den Juraseen.

Es ist einleuchtend, dass sich die Kommission ganz genaue Vorstellungen über die Annahmen und die Abgrenzungen ihres Untersuchungsbereiches machen musste, um in der knapp zur Verfügung stehenden Zeit zu eindeutigen, schlüssigen und kritikfesten Resultaten zu gelangen. In einer Zusammenstellung gibt der Bericht Auskunft über

- das Zukunftsbild der Wirtschaftsentwicklung, Industrialisierung und Energiewirtschaft,
- die Bevölkerungsentwicklung und das zukünftige Siedlungsbild,
- Transport- und Verkehrsprobleme,
- Wasserstrassen-Projekte und Hafenanlagen,
- Binnenschifffahrt und Landesplanung,
- Binnenschifffahrt und Gewässerschutz,
- Binnenschifffahrt und Landschaftsbild.

Schliesslich gelangt die Studienkommission zu den Thesen, dass «ein Verzicht auf die Erweiterung der Binnenschifffahrt aus Gründen des Gewässerschutzes nicht erforderlich ist, die Binnenschifffahrt die Bevölkerungs- und Industrieentwicklung nur unwesentlich beeinflusst, so dass auch in dieser Beziehung keinerlei Bedenken gegen die Ausdehnung der Binnenschifffahrt vorhanden sind und die Schweiz es sich nicht leisten kann, auf die durchgehende Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare zu verzichten.»

Die drei Postulate zu Handen des Bundesrates, die den Bericht abschliessen, findet der Leser auf Seite 347 des laufenden Bandes der SBZ.

1965 Februar. «Generelle Studie über die Schiffbarmachung des Hochrheines bis in den Bodensee und der Aare bis in die Juraseen», von Prof. Dr. R. Müller, Direktor der II. Juragewässerkorrektion.

Die Untersuchung befasst sich mit der Möglichkeit, alle Orte am Hochrhein und an der Aare, von Rorschach im Osten bis Yverdon im Westen, auf dem Wasser direkt mit dem Meer zu verbinden. Die beiden Flüsse sind, abgesehen von wenigen Strecken, heute schiffbar; es

fehlen die Schleusen bei den Kraftwerkstufen. Dann wird eine generelle Wertung der Schiffbarmachung für die direkt interessierten Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg, Bern, Solothurn, Aargau, Zürich, Thurgau, Schaffhausen und St. Gallen angestrebt. Diese Wertung kann und muss nicht genau sein, weil sie sich auf Prognosen über eine zukünftige Entwicklung stützt.

Da die Binnenschifffahrt für ein bestimmtes Kantonsgebiet nur im Rahmen aller an diesem Fluss gelegenen Kantone beurteilt werden kann, ist die interkantonale Betrachtung nötig. Die Initiative zur Förderung der Binnenschifffahrt muss trotzdem von den Kantonen ausgehen, weil sich der Bund als Oberbehörde auf die Stellungnahme der einzelnen Kantone stützen muss. Der Verfasser schlägt deshalb die Bildung interkantonaler Konkordate vor, wie ein solches für die II. Juragewässerkorrektion mit Erfolg ins Leben gerufen wurde.

Die vorliegende Arbeit behandelt in einem ersten Teil die Teilung der Kosten der Schiffbarmachung der Flüsse unter die genannten Schiffahrtskantone. Im zweiten Teil kommt die allgemeine Bewertung der Schiffbarmachung zur Darstellung, während im dritten Teil Fragen beleuchtet werden, die in diesen Zusammenhängen immer wieder gestellt werden, wie Einfluss der Binnenschifffahrt auf die Transporte von Bahn und Strasse, Einfluss des französischen Rhone-Rhein-Projektes auf die transhelvetische Verbindung, Verhältnis der Fluss-schifffahrt zu Naturschutz, Flusschifffahrt und Gewässerschutz.

Abschliessend gelangt Prof. Müller zur Überzeugung, dass für unser rohstoffarmes, auf Import und Export angewiesenes Land die Rheinschifffahrt ein wichtiges Element unserer Verkehrsplanung sein muss und mit allen Mitteln zu fördern ist. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt ist eine statische Angelegenheit, die der Dynamik des freien Handels und Verkehrs nicht Rechnung tragen kann und sich deshalb nicht in kleinlichen Berechnungen verlieren darf. Es ist auch die Meinung des Verfassers, dass das Recht der freien Schiffahrt auf dem Rhein folgerichtig auch auf den Hochrhein und die Aare ausgedehnt werden wird. Infolgedessen sind die Kosten der Schiffbarmachung unserer grossen Flüsse von der Öffentlichkeit, also vom Bund und den Kantonen zu tragen.

Die beiden letzten Publikationen sind etwas ausführlicher beschrieben worden als die vorangehenden, mehr die chronologische Entwicklung kennzeichnenden Veröffentlichungen, weil sie im bevorstehenden politischen Kampf um die schweizerische Binnenschifffahrt als wesentliche Unterlagen dem bundesrätlichen Bericht gegenüber-zustehen sind.

E. St.

Adresse des Verfassers: Ernst Stambach, dipl. Ing., 5400 Baden, Oesterliwaldweg 10.

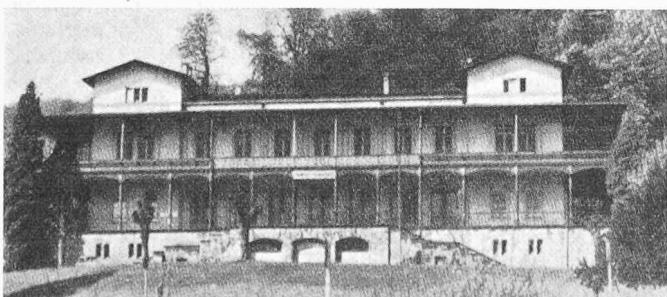
Erneuerung von Bahnhofgebäuden längs der deutschen Rheinstrecken

DK 725.31

Im Bereich der Deutschen Bundesbahn sind die während des letzten Weltkrieges zerstörten Bahnhofgebäude durch Neubauten ersetzt oder derart wiederhergestellt worden, dass sie die erlittenen Schäden kaum noch ahnen lassen. Über Eisenbahn-Empfangsgebäude links und rechts des Rheines orientiert Dipl.-Ing. Heinz Falck, Mainz, in der Zeitschrift «Eisenbahntechnische Rundschau» (ETR), Nr. 7/8, 1964 (Hestra-Verlag, Darmstadt).

Allein im Direktionsbezirk Mainz der DB mussten 24 Empfangsgebäude wieder aufgebaut werden. Dieser Wiederaufbau-Notwendig-

Bahnhofsgebäude Rolandseck an der linken Rheinstrecke der DB. Der in seiner klassizistischen Haltung und mit seinen umlaufenden Terrassen kaum einen Bahnhof verratende Bau hat wirtschaftlich ausgespielt, da sich für die Säle im Obergeschoss keine Nutzungsmöglichkeit mehr bietet. Das grosse Gebäude ist nur in geringem Umfang für den Bahndienst in Anspruch genommen und soll durch ein kleines Abfertigungsgebäude ersetzt werden



keit gegenüber mussten zwangsläufig die übrigen (erhaltene gebübenen), nun schon über 100 Jahre alten Bauten in ihrer ganzen betrieblichen und architektonischen Überalterung zunächst zurück-stehen. Nun lässt sich aber auch deren Erneuerung nicht mehr hinaus-schieben. Oberster Grundsatz ist dabei, diese Empfangsbauten auf jenes Mass zurückzuführen, das den wirklichen Bedürfnissen ent-spricht. Nicht mehr Repräsentation oder symmetrische Anordnung sind heute bestimmd, sondern ein zweckmässiger Betriebsablauf, ein reibungsloser Kundendienst, Gesichtspunkte der Mehrzweck-verwendung, ein rationeller Personaleinsatz, lohnende Nebenbetriebe sowie ein leichter und wirtschaftlicher Unterhalt. Gewandelte Formvorstellungen, neue Konstruktionsverfahren, die jeweiligen Gegebenheiten und nicht zuletzt auch die Anpassung an die Landschaft sind Kriterien für den architektonischen Habitus der um- oder neuzaubenden Bahnhöfe.

25 Empfangsgebäude innerhalb 47 Bahnhofsanlagen der beiden zweigleisigen Rheinstrecken wurden in den letzten zehn Jahren nach diesen Gesichtspunkten weitgehend instandgesetzt. Es sind durchwegs Bauten, für welche von den Gemeinden eine erhebliche Wieder-aufbauhilfe geleistet wurde. Situation und grundrissliche Anordnung konnten im wesentlichen beibehalten werden. Für die verbleibenden 18 (von 22) Stationsgebäuden werden jeweils mindestens 300 000 DM für den Umbau budgetiert. Dem Bericht sind Beispiele samt Bildern und Erläuterungen zu einigen Instandstellungen beigegeben, leider ohne Vergleichsmöglichkeit mit dem früheren Zustand. Besonderen Reiz haben in der heutigen Zeit alte Bahnhofgebäude, welche kurz vor ihrer baulichen Regeneration stehen, und von denen zahlreiche Bilder gegeben werden (wir beschränken uns auf die Wiedergabe eines einzigen).

G. R.