Bahnhofarchitektur und Erscheinungsbild der Bahn

Autor(en): **Barth, Hermann**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **99 (1981)**

Heft 46: **Ausbau der Bahnanlagen in Olten 1975-1981**

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-74595

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bahnhofarchitektur und Erscheinungsbild der Bahn

Von Hermann Barth, Luzern

Ausdruck einer Krise

Die Eisenbahn erfreut sich in weiten Bevölkerungskreisen immer noch einer *eindrücklichen Beliebtheit,* was sich beispielsweise in unzähligen Kinderzeichnungen niederschlägt. Das langanhaltende positive Image verdankt die Bahn in erster Linie der Leistung, weitgehend aber auch dem *visuellen Eindruck,* der vom fahrenden Zug und von der Gleisanlage mit ihren Brücken und Tunnels schon früh geprägt worden ist. Sie verdankt es aber auch der Gründerzeit, welche – zusammenfallend mit der «Belle Epoque» – ein unerhört *einheitliches internationales Erscheinungsbild* hervorbrachte.

Heute steht die Bahn weltweit im *Umbruch,* der sich jedoch auf visuellem Gebiet sehr oft als Profilkrise darstellt.

Das uneinheitliche Bild, welches die Bahnunternehmungen heute dem Bürger vermitteln, ist der *Ausdruck des Zielkonfliktes* zwischen staatlichem Dienstleistungsbetrieb und privatwirtschaftlicher Betrachtungsweise. Die Übereinstimmung von Inhalt und Verpackung ist gestört. In der Gestaltung der Hochbauten beispielsweise hat sich in den letzten Jahrzehnten ein wirtschaftlich wie funktionell unnötiger Individualismus breitgemacht.

Einheitlichkeit anstreben

Die meisten Organisationen oder Unternehmungen versuchen sich *optisch zu profilieren:* Die Schweizerischen PTT-Betriebe haben, was die Farbe betrifft, ihr legendäres Postgelb; die öffentlichen Nahverkehrsmittel laborieren mit dem Orange als gesamtschweizerischer Kennfarbe. Im Ausland haben einige Bahnverwaltungen einen «Hausstil» entwickelt. Im privaten Dienstleistungssektor sind es beispielsweise die Grossverteiler, welche sich ein eindeutiges visuelles Image gegeben haben. Alle haben eines gemeinsam: das Bestreben, Schrift, Druckerzeugnisse, Uniformen, Fahrzeuge, Einrichtungen und Bauten *nach einheitlichen Richtlinien* zu gestalten. Viele haben durch die Schaffung eines neuen Firmensignets den ersten Grundstein für einen Hausstil gelegt.

Der Verherrlichung der «Belle Epoque» mit ihren «Laubsägeli»-Bahnhöfen sind wir etwas überdrüssig geworden, aber dennoch beeindruckt die damalige streng gehandhabte, *einheitliche Gestaltung der Hochbauten* längs ganzer Linien. Die notwendige Erneuerung der Bahnanlagen hat jedoch dieses einheitliche Erscheinungsbild der Bahnhochbauten bald einmal zusammenschmelzen lassen. Hier wieder eine vollständige Einheitlichkeit zu schaffen



Bild 9. Wartehallen auf den Zwischenperrons

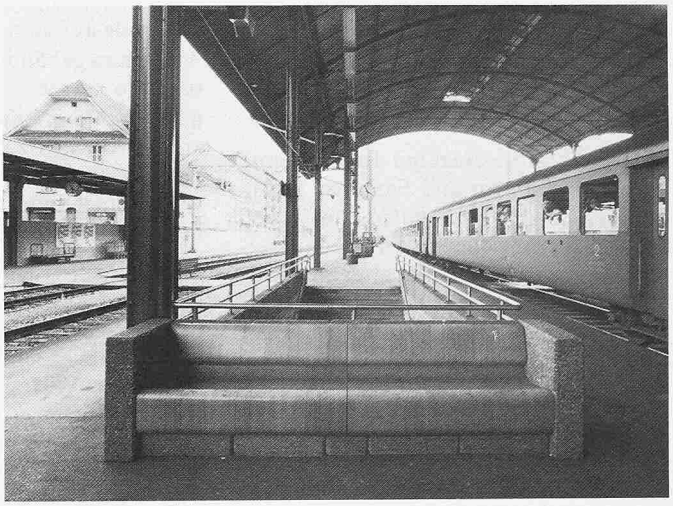


Bild 10. Sitzbank

Bild 11. Trinkbrunnen



Bild 12. Das neue Beschriftungssystem



käme einem Kraftakt gleich, welcher auch volkswirtschaftlich nicht vertretbar wäre. Hingegen sollte für Neu- und Umbauten durch die *Vereinheitlichung einzelner Bauteile* wie Wartehallen, Schalterfronten usw. und durch die Anwendung geeigneter Bausysteme ein neues bahnspezifisches Erscheinungsbild geprägt werden.

Der Bahnhof soll als öffentlicher Bereich gelten, welcher durch die Anwendung eines weltweit bekannten visuellen *Reisendenleitsystems das Reisen erleichtert* und durch besondere *Publikumseinrichtungen zum Verweilen einlädt.* Halten sich die nichtbahnbetrieblichen, jedoch auch dem Reisenden dienenden Einrichtungen in Grenzen, so werden grosse Bahnhöfe nicht zu Shopping-Centern mit Gleisanschluss degradiert, in welchen sich die Reisenden kaum noch zurechtfinden. Um der visuellen Verschmutzung der Bahnhofwelt zu steuern und als bescheidener erster Schritt in Richtung eines bahnspezifischen Erscheinungsbildes wurde 1977 ein *Wettbewerb für «Bahnhofmobiliar»* durchgeführt.

Unter dem Sammelbegriff «Bahnhofmobiliar» verstehen die SBB sowohl feste Einrichtungen als auch bewegliches Inventar, wie Wartehallen, Sitzbänke, Trinkbrunnen, Plakatwände, Leuchtkasten, Zwei-Rad-Unterstände, Skiständer, Abfallbehälter, Aschenbecher usw.

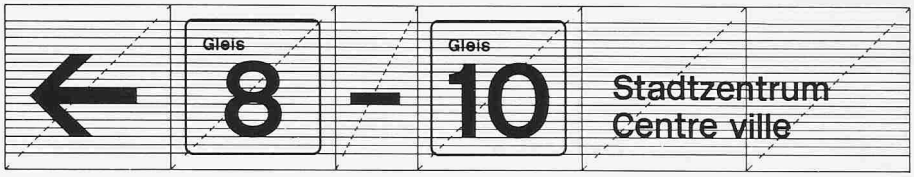


Bild 13. Visuelles Informationssystem in Bahnhöfen und Stationen. Gleisnummernkombination für mehrere Gleise und zusätzliche Informationen

Olten als Pilotobjekt

Der Personenbahnhof Olten wurde nun zum *Pilotobjekt für prämierte Vorschläge* einer Wartehalle, einer Sitzbank, eines Trinkbrunnens usw., wobei gleichzeitig auch in Aarburg, Rothrist und in Zofingen ein anderer, ebenfalls prämierter Wartehallentyp aufgestellt wurde (Bild 9–11).

Über eine gewisse Zeit mussten sich diese Einrichtungen *im praktischen Gebrauch bewähren.* Aus den Erfahrungen konnten Lehren gezogen und Verbesserungen in einer Weiterentwicklung angebracht werden.

Aber auch das in den letzten Jahren entwickelte *Beschriftungssystem* mit dem neuen Signet, der neuen Schrift (Helvetica halbfett) und den graphisch neu überarbeiteten Piktogrammen (Sinnbilder) wurde im Bahnhof Olten als Testlauf zur definitiven Herausgabe von verbindlichen Richtlinien konsequent angewendet (Bild 12, 13).

Olten ist für die SBB nicht nur ein wichtiger Eisenbahn-Knotenpunkt, sondern dürfte nun auch wegweisend für das Erscheinungsbild der SBB sein, denn eine öffentliche Dienstleistungsunternehmung wie die SBB, welche einem ebenso ständigen wie gewaltigen Konkurrenzdruck ausgesetzt ist, muss jederzeit alle verfügbaren visuellen Mittel langfristig werbewirksam einsetzen; sie muss sich *visuell profilieren.*

Literaturhinweis

Huber, U.: «Das visuelle Image der SBB». Werk/œuvre 3, 1976

Adresse der Verfasser: *H. Barth,* dipl. Arch. ETH, Chef Sektion Hochbau, *A. Pfister,* dipl. Arch. ETH/SIA/SWB, und *R. Birrer,* Arch. HTL, Sektion Hochbau, Bauabteilung Kreis II der SBB, 6000 Luzern.

Das neue Zentralstellwerkgebäude

Ein anspruchsvoller Hochbau

Von Alfred Pfister und Aldo Henggeler, Luzern

Die Aufgabenstellung

Künftige Erweiterung eingeplant

Die zahlreichen, komplizierten technischen Anlagen im neuen zentralen Stellwerkgebäude bilden das *eigentliche Nervenzentrum* der ausgebauten Eisenbahnanlagen im ganzen Raume Olten.

Im Personenbahnhof Olten ist ein *späterer Vollausbau der Gleisanlagen geplant.* Um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, könnten die heutigen technischen Einrichtungen im Stellwerkgebäude noch im selben System ergänzt werden. Es ist kaum denkbar, die Steuerung neuer Aussenanlagen in 20 oder mehr Jahren mit der gleichen Technik zu bewältigen. Die neuen, noch kaum bekannten Elemente werden die dannzumal bereits veralteten teilweise ersetzen. Während der Bau- und Prüfungszeit dieser künftigen Anlagen müssten die zu ersetzenden Teile noch ständig in Betrieb bleiben. Das etappenweise Ersetzen der Anlage innerhalb der jetzigen Räume bleibt also undenkbar. Ein provisorisches Gebäude ist aus Kostengründen jedoch ausgeschlossen worden.

Diese theoretischen Zusammenhänge haben für den Hochbau folgende Bedingungen ergeben (Bild 1). Die bauliche Hülle muss sowohl eine *beschränkte Erweiterung* der heute gebauten technischen Einrichtungen als auch eine *Ergänzung mit einer künftigen Anlage* ermöglichen. Freiwerdende Räume sollen sinnvoll einer neuen Nutzung zugeführt und die heute erstellten Infrastruktursysteme (personelle und technische Erschliessung, Personalräume, Büros usw.) ständig weiterverwendet werden können. Diese besonderen Anforderungen sowie die Beziehungen zur Aussenanlage haben Standortwahl, Ausbildung des Baukörpers und Lage im Gelände massgeblich beeinflusst. Die internen Zusammenhänge wiederum sind durch die *unverhältnismässig vielen Randbedingungen* zum Teil verändert worden, so dass letztlich in bezug auf den Inhalt «Zentralstellwerk» ein spezielles, völlig atypisches Gebäude entstanden ist (Bild 2).