

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 129 (2003)
Heft: 13: Der neue Regionalbahnhof

Artikel: Vom Normbahnhof zur Corporate Identity
Autor: Hartmann, Rahel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108735>

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

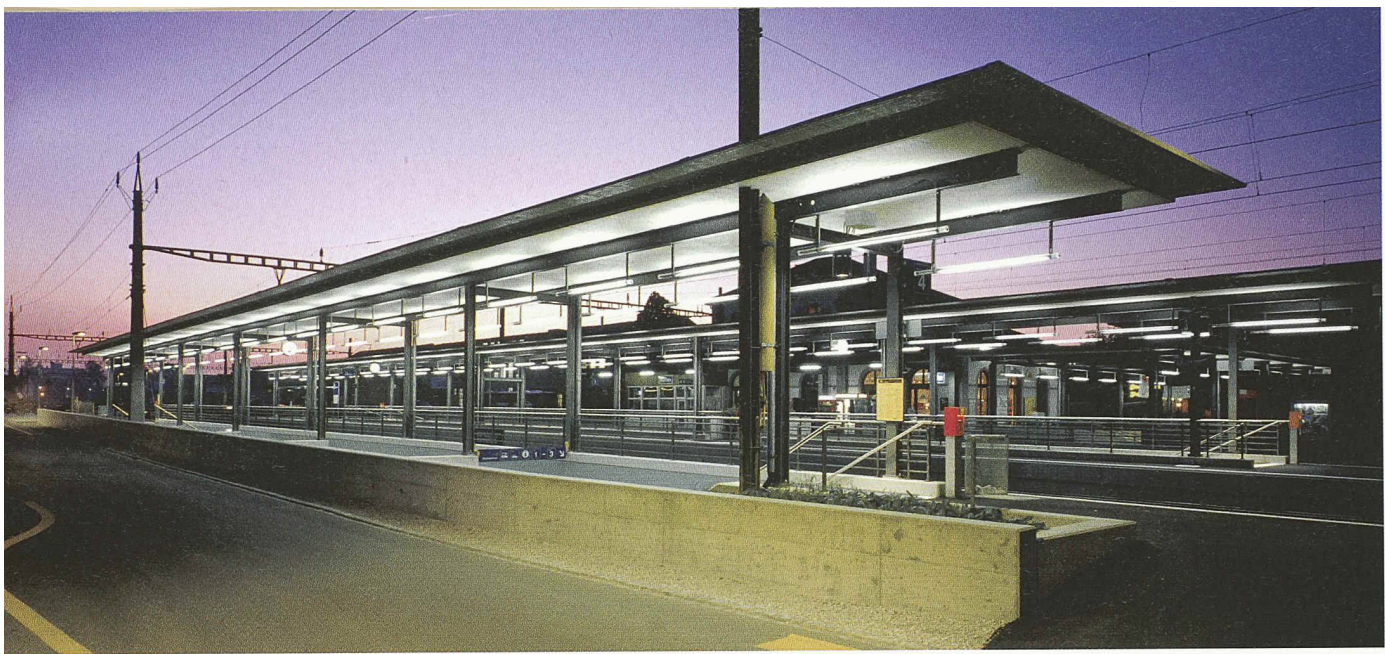
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 19.02.2026

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



1

**Die von Steuerwald + Scheiwiller entwickelten Perrondächer exemplarisch im Einsatz im Bahnhof Murten
(Bild: Steuerwald + Scheiwiller)**

Rahel Hartmann

Vom Normbahnhof zur Corporate Identity

Was ehemals der Normbahnhof war, ist heute der Railbeam, die Informations- und die Kommerzwand. Das Facelifting der Regionalbahnhöfe der SBB steht im Dienst der Corporate Identity, die von rund 100 Planern erschaffen wird.

Unterführungen, in denen einen das kalte Grauen packt, Perrons, die mit Bänken, Informationstafeln, Snackautomaten, Papiereimern vollgestellt sind, gleisende Lichter, die den Namen der Station unkenntlich machen: Die SBB haben dem Wildwuchs auf ihren Regionalbahnhöfen den Kampf angesagt und ihnen ein einheitliches Facelifting verordnet. Rund 130 von 620 Stationen sollen bis Ende Jahr vollendet sein. 340 Millionen Franken wollen die SBB investieren, eine halbe Million pro Bahnhof.

Ziel ist es, den Regionalbahnhöfen ein einheitliches Outfit zu verpassen. «Der Wiedererkennungseffekt sollte so gross sein wie bei einem McDonald's Restaurant», erklärte RV05-Projektleiter Dieter Baumann-Stucki vor wenigen Monaten der NZZ. Angesichts der architektonischen Unbedarftheit der Fast-Food-Kette vielleicht nicht die glücklichste Referenz, doch ist das Ziel des

Facelifting, die Regionalbahnhöfe so zu gestalten, dass sie als Brand der SBB wirken, und sie dennoch lokal zu verankern, der Identität des Ortes Rechnung zu tragen.

Standardisierte Elemente

Der Realisierung ging ein Prozess voraus, der ein Auswahlverfahren und eine Ausschreibung beinhaltete. In einem ersten Schritt luden die SBB im Sommer 2000 zwölf Architekturteams ein, anhand von vier Musterbahnhöfen – Pratteln, Egerkingen, Itingen und Wangen an der Aare – standardisierte Elemente für Perrondächer, Wartesäle und Informationswände zu entwickeln sowie Beleuchtungskonzepte zu erarbeiten. Von den vier Teams – Team 0815, Liechti, Graf, Zumsteg, Steuerwald + Scheiwiller (S + S) sowie Stefan Gauer, Corinne Itten, Daniel Messerli (GIM) –, die auserkoren wurden, verblieben am Ende noch S + S und GIM. Letztere bewegen sich mit Vorliebe im Spannungsfeld von Architektur und Corporate Identity. Für Roche erarbeiteten sie ein Konzept, das die künftige bauliche Entwicklung des Unternehmens definiert. Ebenso ging es beim Umbau des Hauptsitzes von Frito-Lay PepsiCo um die Verbindung von architektonischer Gestaltung und künstlerischer Vermittlung der Frito-Lay Corporate Identity.

Gauer, Itten, Messerli kümmerten sich um Ausrüstung, Licht und Wegführung, Steuerwald + Scheiwiler ihrerseits befassten sich mit den Perrondächern und den Unterführungen. Aus der Arbeit von S + S und GIM Architekten resultierten standardisierte Stahl-Holz-Elemente für die Perrondächer beziehungsweise Stahl-Glas-Elemente für Informationswände und Wartehäuschen sowie für den Railbeam, das Wahrzeichen der Regionalbahnhöfe. In Zusammenarbeit mit Bartenbach Lichtlabor wurde ein Beleuchtungssystem entwickelt, das auf dem Prinzip der indirekten Belichtung basiert. Aus einem Fotografenwettbewerb ging die Komposition von Plakaten mit Sujets aus der Bahnwelt des Berners Peter Leuenberger hervor, mit denen die Unterführungen bekleidet werden.

Reengineering

Die Aarauer Firma Helbling unterzog die Elemente einem Reengineering, um sie aus der Optik der Maschinenbauer für die industrielle, serienmässige Fertigung zu optimieren, was eine Kostenreduktion um rund zehn Prozent erbrachte. Das Basler Büro Zwimpfer und Partner übernahm die Prüfung der Elemente unter dem Aspekt der Bauökonomie und organisierte die industrielle Beschaffung, die mit rund einem Drittel der Kosten – 120 Millionen Franken – zu Buche schlägt.

18 Planerteams

Die Auswahl der Architekturteams für die Projektierung der einzelnen Bahnhöfe erfolgte über eine «Auswahlverfahren», einer Mischung aus Ideenwettbewerb und Präqualifikationsverfahren (siehe Kasten) Anfang 2001. Anhand des Musterbahnhofs Pieterlen waren die Bewerber gefordert, die städtebauliche, räumliche Struktur, die Gestaltung des Zugangs vom und zum Bahnhofplatz, die Umsteigebeziehungen von Fussgängern, Bus, Autos und Velos zu studieren; ausserdem sollten sie Vorschläge für Nutzungen, die der Belebung dienen, zur Gestaltung der Personenunterführungen und zur Sanierung bestehender Bauwerke bzw. Umnutzung oder Abbruch nicht betriebsnotwendiger Gebäude und Anlagen unterbreiten sowie Sicherheitsüberlegungen anstellen. Aus den 97 Eingaben wurden in einem ersten Durchgang aufgrund qualitativer Kriterien 24 Teams in die engere Wahl genommen. In der zweiten Runde erfolgte die Selektion der 18 Planerteams auf der Basis der Honorarofferte und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit.

Information, Beleuchtung, Ausrüstung, Umgebung

Bei der konkreten Umsetzung des Faceliftings werden vier Schwerpunkte gesetzt. Unter «Information» fallen elektronische Perronanzeigen oder Bildschirme, Fahrpläne, Ortspläne und das Nottelefon. Die «Beleuchtung» soll das Sicherheitsgefühl erhöhen und die Orientierung verbessern. Die «Ausrüstung», mit Schutz, Komfort und Behaglichkeit assoziiert, prägt das Erscheinungsbild des Bahnhofs. Sie beinhaltet die blaue Informationswand, welche Elemente konzentriert, die im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb ste-

«Zwittriges» Verfahren

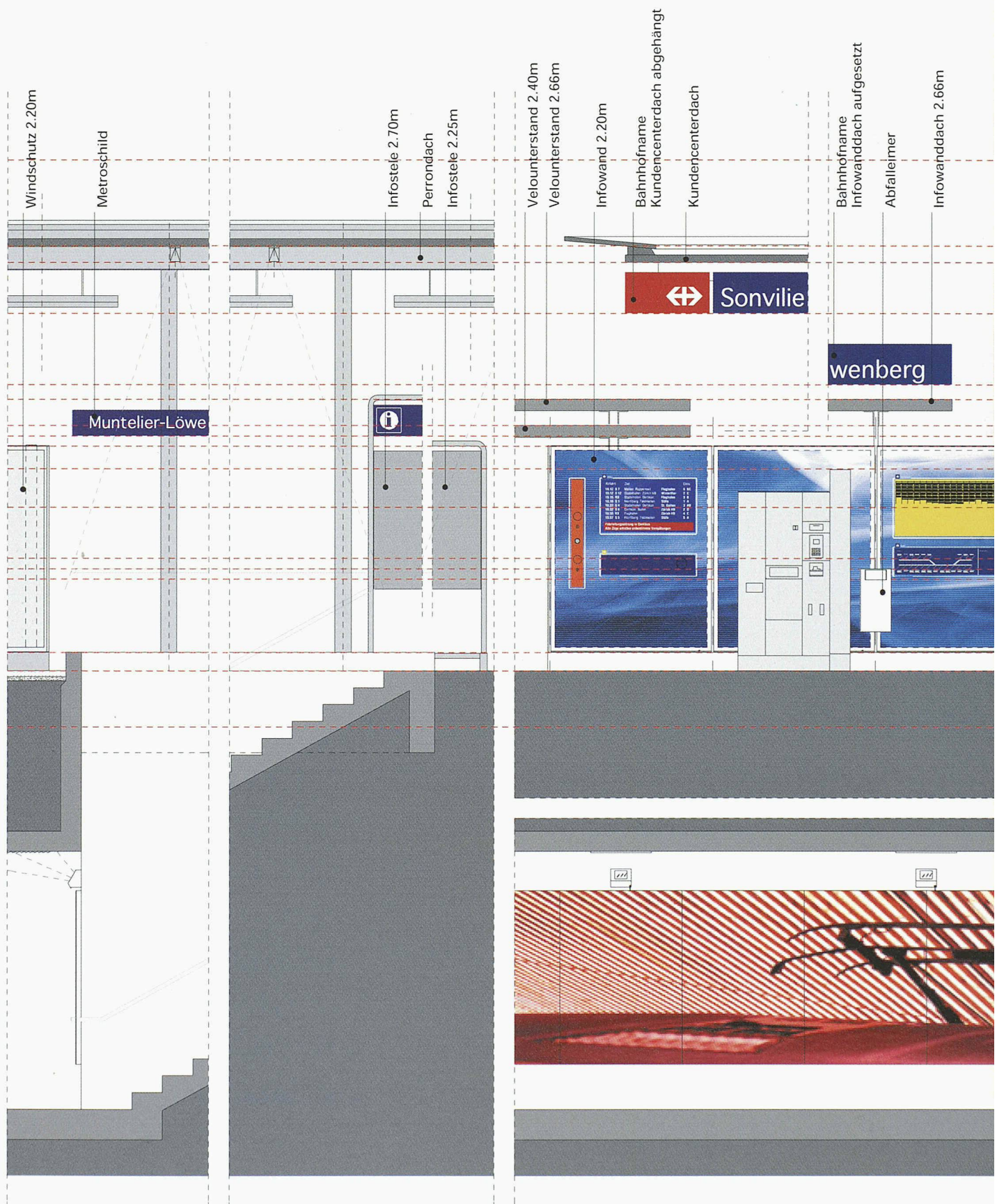
(rh) Die Mischung aus Ideenwettbewerb und Präqualifikationsverfahren beurteilte die Jury unter dem Vorsitz von SIA-Präsident Daniel Kündig zwar grundsätzlich als positiv, vermerkte aber auch Vorbehalte. So habe der Kriterienkatalog zu wenig unterschieden zwischen Konzeption und situativer Reaktion. Zwar war die Aufgabe konkret an den Bahnhof Pieterlen im Besonderen gebunden, aber vor dem Hintergrund des Regionalbahnhofs im Allgemeinen, weshalb die Jury befand: «Die Aufgabe war zwittrig», und die Ambivalenz habe sich in den Lösungen niedergeschlagen: «Sie reichen vom Minimaleingriff bis zum holistischen System. Es wird Sache der SBB sein, von Linie zu Linie, ja Bahnhof zu Bahnhof zu entscheiden, welche Eingriffstiefe angemessen ist.» Mit einigem Erstaunen nimmt man die Feststellung der Jury zur Kenntnis: «Zum Corporate Image der SBB konnte dieser Wettbewerb keinen Beitrag leisten.»

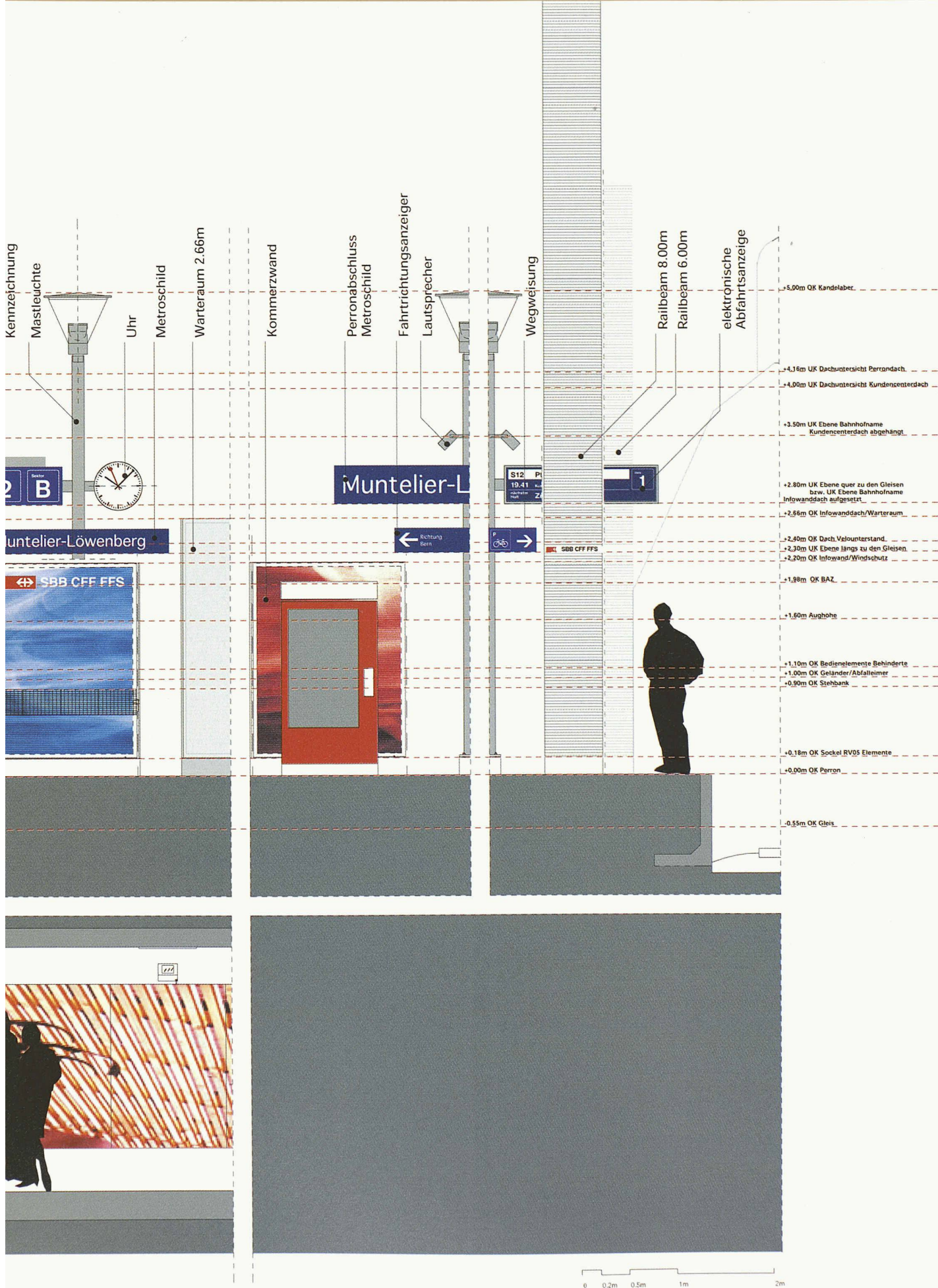
AUSGEWÄHLTE GENERALPLANERTEAMS

Jeker Blanckarts Architekten ETH SIA, Basel
 Stephan Lucek, Architekt ETH/SIA, Bern
 Kamm Architekten AG, Zug
 Lüscher Bucher Theiler Architekten, Luzern
 Metron AG / Cornelius Bodmer / Jan Hlavica, Brugg
 HMS Hofer Meyer Sennhauser, Spiez
 Bräker & Konoyanni, Lausanne
 Pfister Schiess Tropeano & Partner, Zürich
 Proplaning AG, Basel
 A.D.P. Architektur und Planung, Zürich
 Ehrenbold & Schudel, Bern
 Kaufmann + Arm AG, Burgdorf
 Furrer-Paschoud-Vanderauwera, Lausanne
 Brönnimann Architekten AG, Interlaken
 Merlini / Ventura Architectes, Lausanne
 Egli Werner + Rohr Hans, Dättwil
 GWJ Architekten AG, Bern

hen (Fahrpläne, Billettautomaten), und die rote – gewissermassen komplementäre – Kommerzwand, die etwa den Zeitungsstand und die Selecta-Box birgt, sich aber auch zum «avec»-Shop «auswachsen» kann. Der Railbeam als Erkennungszeichen, transparente Wartehallen mit Windschutz und gedeckte Velounterstände komplettieren die Ausrüstung. Unter dem Titel der «Umgebungsgestaltung» wollen die SBB einerseits durch Entrümpelung eine Klärung der Situation herbeiführen, andererseits die Landschaft sowohl prägen als auch sich in ihr einbetten. Letzteres indes dürfte in den meisten Fällen an den Kosten für den Unterhalt scheitern: «Für Bäume reicht das Geld nicht», konstatiert Baumann-Stucki nüchtern.

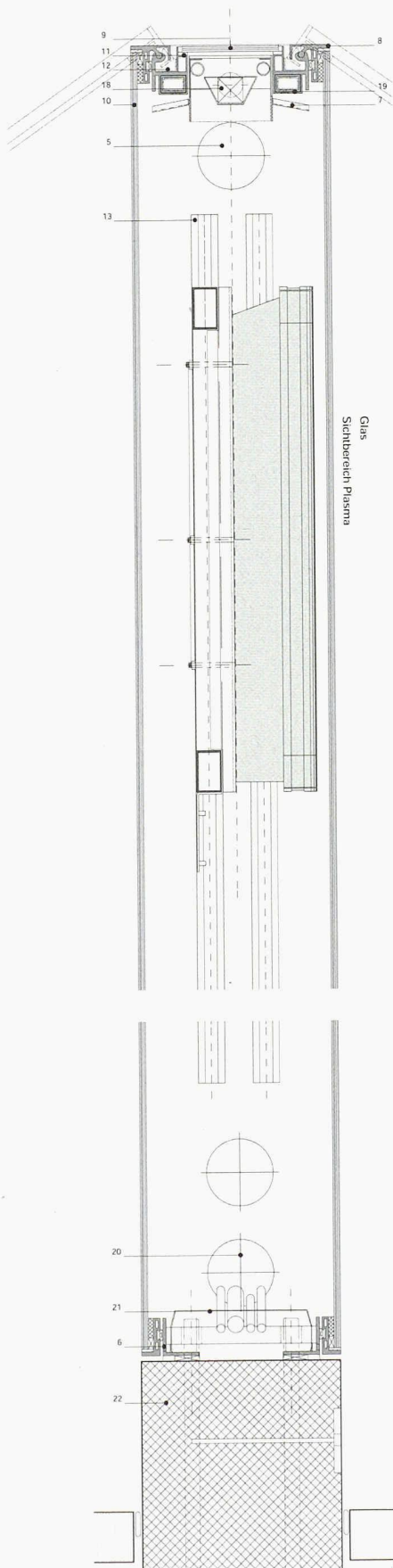
Trotz der Uniformität des Programms sollen die Planer spezifisch auf den Ort reagieren. So gilt es im Seetal, die Integrität einer Linie zu bewahren, die einst gewissermassen aus einem Guss entstand. In Bern Wankdorf, Luzern Gersag und Längenbold und in Genf (Pont Rouge), unweit des neuen Stadions, erschliessen die Stationen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) in bislang eher unterbewerteten Gebieten oder auf der grünen Wiese. In Döttingen und in Opfikon haben sich die Gemeinden in den Prozess der Intervention der SBB eingeklinkt, um das Bahnhofumfeld städtebaulich aufzuwerten.





2

Die Standardisierung der Elemente erlaubt einen modulartigen Aufbau, der sich an der Größe der Station orientiert (Bild: GIM Architekten)



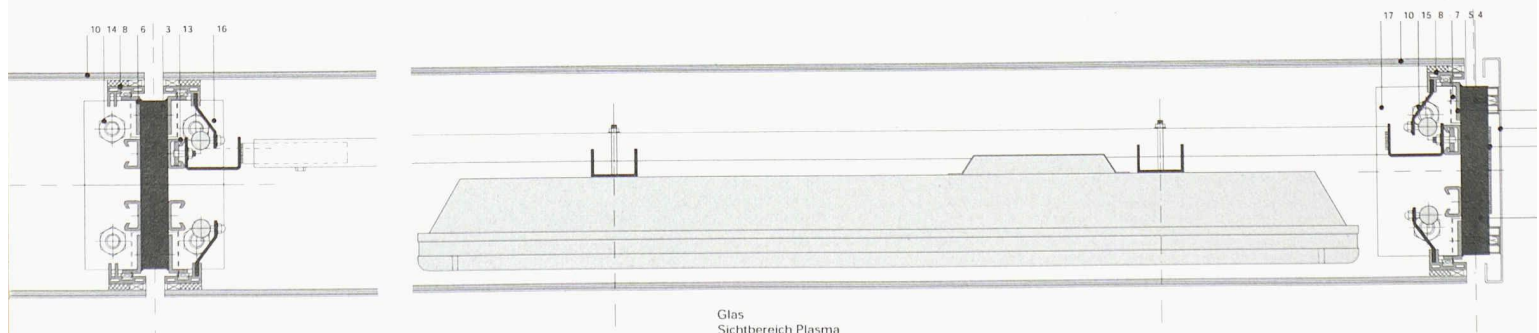
Nicht zu unterschätzen ist die kommerzielle Nutzung. Obwohl das Projekt RV05 eine von der Liegenschafts-abteilung separate Schiene fährt, hängt latent das Damoklesschwert der Rendite über den Gestaltungs-vorschlägen der Architekten. Sie entscheidet etwa über Erhalt oder Abbruch von Aufnahmegebäuden, je nach-dem, ob sich in ihnen ein «avec»-Shop gewinnbringend betreiben oder eine andere Fremdnutzung einquartie-ren lässt. Es sei denn, eine Gemeinde setzt sich für ein historisches Gebäude ein, wie in Ermensee, im Seetal.

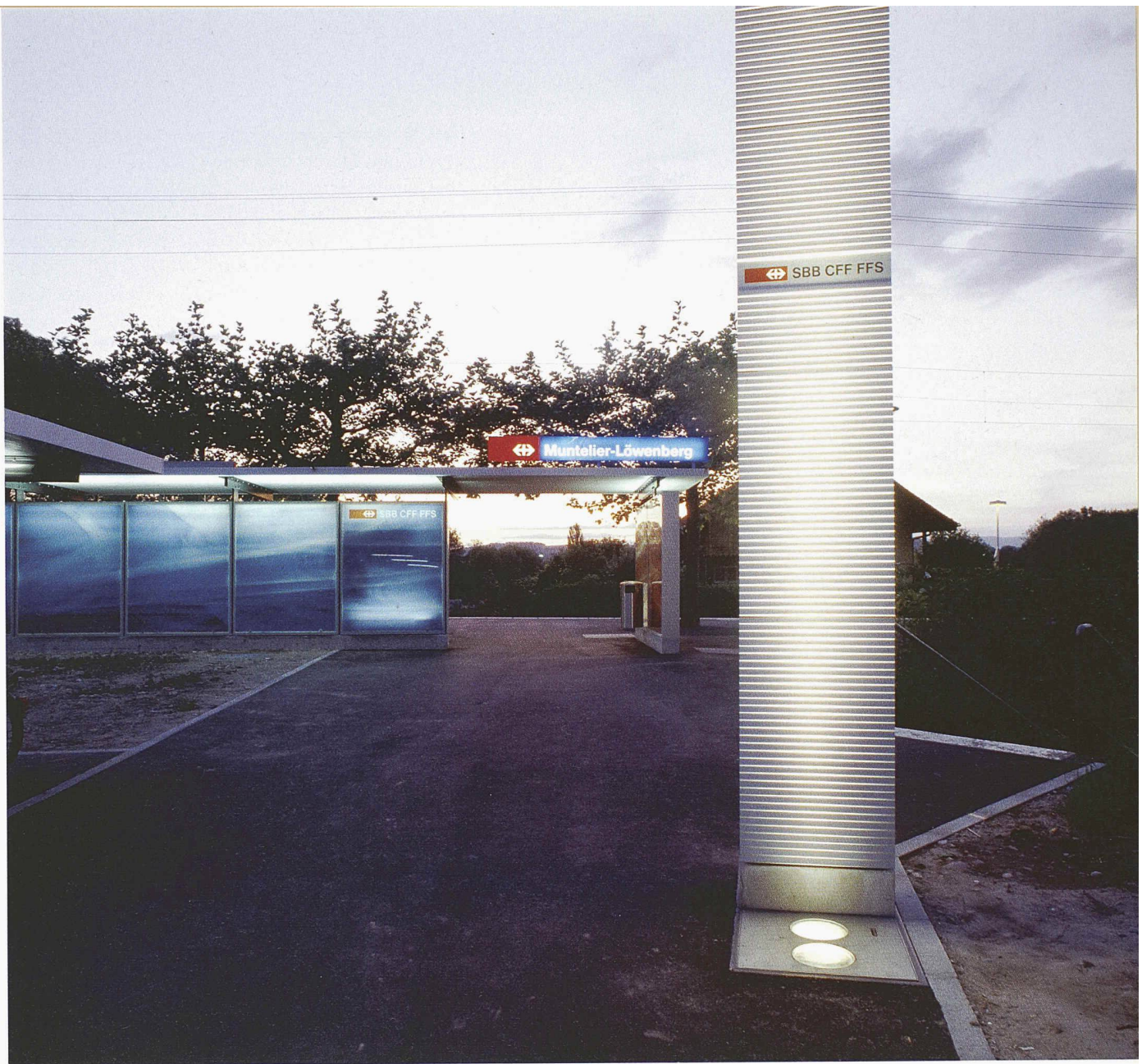
Konzeptplan nach oben offen

Jedem Eingriff geht ein «Konzeptplan» voraus, in dem die beauftragten Architekten nicht nur die Umsetzung des Facelifting aufzeigen, sondern auch eine mögliche zukünftige Entwicklung skizzieren, «um sich nicht das Morgen zu verstellen» (RV05-Projektleiter Baumann-Stucki). Konzeptpläne klären insbesondere auch die Frage, ob der Bahnhof noch am richtigen Ort steht oder allenfalls längerfristig der Standort verschoben wird. Eine solche – wenn auch bescheidene – Verlage-rung erfuhr die Station Döttingen (AG). Das bestehen-de Aufnahmegebäude wird zusehends marginalisiert und der Schwerpunkt der Anlage nach Nordwesten ver-lagert, wo das neue Kundencenterdach doppelseitige Informations- und Kommerzwand, Kiosk, WC und Veloständer birgt. Im aktuellen Projekt umklammern die neuen Einrichtungen das von den SBB als schüt-zenswert eingestufte Aufnahmegebäude noch – links das Kundencenter, rechts weitere Veloständer. In der von GWJ Architekten skizzierten Entwicklung sollen der Bahnhofplatz dereinst ganz leer geräumt und – im Hinblick auf die Umwandlung zur unbedienten Sta-tion in rund drei Jahren – der Altbau abgebrochen wer-den, der im kantonalen Inventar schützenswerter Ob-jekte nicht verzeichnet ist. Ob er je die vorgeschlagene

3/4

Vertikal- und Horizontalschnitt durch die Informationswand,
Mst. 1:8 (Bilder: GIM Architekten)

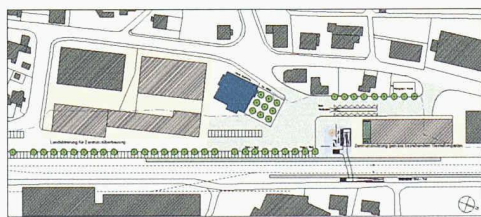
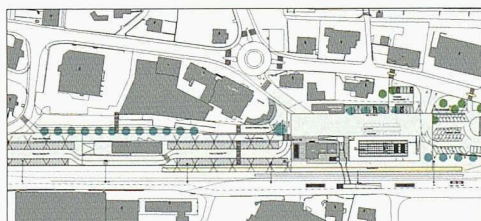
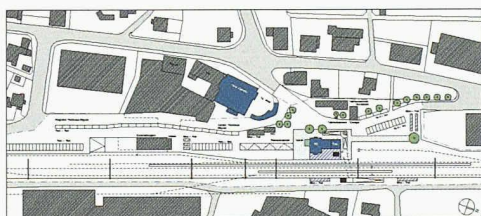




5

Der Railbeam als weitherum sichtbares Signal markiert die Corporate Identity der Regionalbahnhöfe

- | | |
|---|--|
| 1 Abschlussblech Aluminium eloxiert | 14 Schraube M14 (Mit Dach M20). |
| 2 Fliegengitter | 15 Schraube M14 (Mit Dach M24) |
| 3 Stützen aus Stahl-Flach 180 30 | 16 Fussplatte aus Stahl-Flach |
| 4 Gewinde M8 | Ohne Dach 150 180 20 |
| 5 Lüftungsoffnung ø 80mm | Mit Dach 150 180 30 |
| 6 Stahlwinkel | 17 Fussplatte aus Stahl-Flach |
| 7 Sekundärentwässerung | Ohne Dach 120 180 20 |
| 8 Rahmenprofil Aluminium eloxiert | Mit Dach 120 180 40 |
| 9 ESG-Glas 5mm | 18 Kabeldurchführung Licht ø 30mm |
| 10 ESG-Glas 8mm | 19 Stahlkastenprofil 20 30 2 |
| 11 Glasauflager | 20 Kabeldurchführung ø 80mm |
| 12 Seitliche Entwässerung | 21 Sockelprofil aus Edelstahlblech 1mm |
| 13 C-Profil zur Fixierung von Einbauelementen | 22 Ortbetonsockel |



6

Ob der Railbeam die Ausstrahlung haben wird, den Schlot zu konkurrenzieren?

(Bilder: GWJ Architekten)

7-9

Die Situation in Döttingen vor dem Eingriff präsentiert sich als eine Ansammlung von wahllos positionierten Funktionen, die eine unruhige Atmosphäre schaffen.

Der Konzeptplan sieht eine Klärung der Situation vor – noch unter Einbezug des Aufnahmegebäudes. Die mögliche Entwicklung geht vom Verzicht auf das Bahnhofgebäude aus und versucht, den Platz aufzuwerten – mit einer dem Hotel «Bahnhof» vorgelagerten Begrünung, welche die wenig einladende hohe Mauer ersetzen würde. Mst. 1:5000

Gestaltung erfahren wird, ist indes fraglich. Die übermannshohe Mauer, hinter der sich das Hotel «Bahnhof» auf der Seite seines Namensgebers förmlich verbarrikadiert, jedenfalls will von der Öffnung und Bepflanzung dieses rückwärtigen Bereichs vorläufig nichts wissen.

Dennoch geht die Intervention schon heute über reine Kosmetik hinaus – dank der Beteiligung der Gemeinde. Sie bietet, auch finanziell, Hand zur Umgestaltung des Bus-Einmünders, die den Flaschenhals, als den sich der Bahnhofvorplatz heute präsentiert, aufhebt. Sie ist Voraussetzung für die Verlegung der Bushaltestelle, die wie der Bahnhof nach Nordwesten rückt. So bildet sich hier, auf dem nunmehr von Vor- und Rücksprüngen des Geländes befreiten, rechteckigen Platz, der Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs, der in diesen Tagen eröffnet werden soll. Danach beginnen die Arbeiten jenseits des bestehenden Aufnahmegebäudes, entlang der Geleise Richtung Westen, wo sich die neu gestaltete Park-and-Rail-Anlage ausdehnen wird – vorläufig unterbrochen durch den alten Güterschuppen, der noch vermietet ist.

Musterbahnhof kreiert Identität des Ortes

Nach wie vor die «Perle» im Portefeuille der SBB ist die Station Muntelier-Loewenberg, die als Prüfstein zur Eröffnung der Expo ausserhalb von Murten, unweit des von Fritz Haller erbauten SBB-Schulungszentrums, eingeweiht wurde. Sie ist das Exempel einer Station auf der grünen Wiese, die – von weit her sichtbar – das Potenzial hat, einen Ort zu schaffen. Wirkt Begrünung oft als aus Verlegenheit positioniertes «Zugemüse», werden hier die Platanen, die früher das Bild der Landschaft nicht auffallend zu prägen vermochten, zur Identität der Station. Und sie offenbaren das Manko, das zahlreichen Regionalbahnhöfen anhaften wird, wenn an der Begrünung gespart wird.

AM BAU BETEILIGTE (DÖTTINGEN)

BAUHERR

SBB Projektmanagement, Architektur, Luzern

BAUHERR (PARK + RAIL)

SBB, Bereich Liegenschaften, Olten

GENERALPLANER

GWJ Architekten, Bern

LANDSCHAFTSPLANER

Moeri + Partner, Bern

ELEKTROPLANER

Planel AG, Bern

INGENIEUR

Moor Hauser Partner, Bern

UNTERNEHMEN

Frey & Götschi AG, Affoltern am Albis

Kosten

SBB Facelifting Station	1 300 000 CHF
SBB Park + Rail	700 000 CHF
Kiosk	400 000 CHF
Gemeinde Döttingen	650 000 CHF
gesamt	3 050 000 CHF