

| | |
|---------------------|--|
| Zeitschrift: | Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.] |
| Herausgeber: | Schweizerische Verkehrszentrale |
| Band: | - (1935) |
| Heft: | 10 |
| Artikel: | Der Bahnhof im Stadtbild |
| Autor: | [s.n.] |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-778974 |

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: 18.02.2026

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



Der Bahnhof im Stadtbild

Vergleiche werden dadurch, dass sie häufig gebraucht werden, nicht richtiger. Wäre der Bahnhof in der Tat, wie man es gern behauptet, die Visitenkarte einer Stadt, so liefe der Reisende Gefahr, sich zuweilen arg zu täuschen: manch imposanter Bahnhof verdankt sein Dasein im wesentlichen dem Umstand, dass sich gerade hier und nicht zehn Kilometer weiter ein paar wichtige Schienenstränge kreuzen, und manch aufstrebende Stadt wiederum bescheidet sich genügsam mit einem schlichten Gebäude, das vor Jahrzehnten ihrer Bedeutung entsprochen haben mag. So wenig die Visitenkarte charakteristisch für den Namensträger sein muss — handgeschöpftes Büttengescheit und gestochene Lettern lassen ja wahrhaft keine Rückschlüsse auf die



Der Zürcher Kopfbahnhof liegt im Zentrum der grossen Industrie- und Handelsstadt. Die aus südlicher und östlicher Richtung kommenden Linien biegen in grossem Bogen in die mächtige Anlage ein



Der Bahnhof Biel, von der Altstadt ziemlich weit entfernt, hat in seiner Nähe ein modernes, beinahe amerikanisches Quartier entstehen lassen



Das Bild der vornehmen alten Stadt Basel ist völlig frei von Bahnanlagen. Die Vierel, welche die Rheinstadt zu einem der bedeutendsten Industriezentren der Schweiz machen, liegen an der Peripherie. An der Peripherie liegt auch der Bahnhof

Persönlichkeit zu — so wenig ist es die steinerne Fassade des Bahnhofs für das Wesen und die Eigenarten einer Stadt.

Viel typischer — so scheint es uns — ist die Lage des Bahnhofs im Stadtbild selbst. Es gibt Städte, für die der Bahnhof zum selbstverständlichen Mittelpunkt wurde, weil sein hastiger, fiebriger Herzschlag der eigenen Vitalität entspricht. Es gibt auch Städte,



Der moderne Bahnhof einer Grossstadt ist ein ausgedehnter komplizierter Apparat, geregelt von einer Unzahl von Stellwerken und Signalen

die den Bahnhof als willkommenen Ausgleich für ihre geruhsame Bedächtigkeit betrachten, der für sie aber eine Art Schaubühne ist, ein Theaterchen des Lebens, zu dem man, gleichsam als zu einer Kuriosität, die Hauptstrasse laufen lässt. Endlich gibt es Städte, für die der Bahnhof etwas Abseitiges bleibt, sie wollen nicht an ihn heranwachsen, sie fürchten im Unterbewussten sein Pramat und gönnen ihm gerade noch seinen Platz an der Peripherie, an der glücklicherweise die Bahnlinie entlangfährt.

Greifen wir willkürlich ein paar Städte der Schweiz heraus: Zürich und Genf, die beiden internationalsten und nervösesten, lassen die Schlagadern ihrer breiten, brausenden Hauptboulevards gleichsam bestimungsgemäss am Bahnhof münden, während sich in Basel und Bern, den bedächtigern, abdämmende Freiplätze zwischen Bahnhof und Verkehrszentrum schieben. Biel wiederum baut keck sein amerikanisches Viertel am Bahnhof auf, kein Zufall, sondern ein bezeichnendes, im Zug einer Entwicklung liegendes Merkmal. In Luzern, der Fremdenstadt, war die Lage des Bahnhofs zum vornherein gegeben; der Wechsel vom Schiff zur Bahn und umgekehrt durfte den Gästen keine überflüssigen Unbequemlichkeiten bereiten. In Sitten führt — ähnlich wie in Chur — eine lange, schattige Allee vom Bahnhof in die Stadt hinein. Auch die Bahnhöfe von Neuchâtel und Lugano, von denen aus man fast die schönsten Landschaftsblicke geniessen kann, gehören zu jenen, die von ihren Städten nicht verschlungen wurden. Man mag einwenden, dass sie allzu hoch über dem Ort thronen, und das ist gewiss auch richtig — dennoch scheint es uns für die Städte bemerkenswert, dass die unmittelbare Bahnhofsumgebung so wenig Anreiz für die Entstehung eines Geschäftsviertels bot, im Gegensatz zu dem kleinen Spiez etwa, wo den ebenso hochgelegenen Bahnhof eine Anzahl der wichtigsten Läden umsäumen.

Die Anlage eines Bahnhofs geschieht vorwiegend oder sogar ausschliesslich nach eisenbahntechnischen Notwendigkeiten, ist also etwas Gegebenes. Die Städte aber wachsen, sie verändern ihr Gesicht, und wie sie den Bahnhof in sich aufnehmen, ist oft charakteristischer für ihre innere Struktur als manches äussere und äusserliche Wahrzeichen, das ihre Individualität bekunden soll.