

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 19 (2006)
Heft: [3]: Was wird aus den Regionalbahnhöfen?

Artikel: Vom Elefanten zum Pendler
Autor: Röllin, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122882>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

Vom Elefanten zum Pendler

Text: Peter Röllin

Einst rollten über die Rampen von Güterschuppen Traktore, oder es stiegen sogar Pferde, Zebras und Elefanten in den Zug. Der schwere Güterumschlag ist Vergangenheit, viele Gebäude sind leer oder weg. Heute wollen flinke Pendler den Bahnhof einfach und schnell nutzen.



• Sigmund Freud notierte 1930: «Gäbe es keine Eisenbahn, die die Entfernung überwindet, so hätte das Kind die Vaterstadt nie verlassen, man brauchte kein Telefon, um seine Stimme zu hören.» Das eiserne Vehikel hat dem Nomaden in uns zu neuem Territorium verholfen. Die Freudsche Notiz passt auch exakt auf meine Fahrt im abendlichen S-Bahnverkehr. Handys teilen dutzendfach Botschaften aus der Bahnwirklichkeit, wie: «Ich bin gerade im Zug. Bin in fünf Minuten dort. Bis dann.» Gut, dass es sie noch gibt, unsere stattliche Eisenbahn.

Bahn und Bahnhof waren und sind trotz Benzinmotoren die Lokomotiven einer gut funktionierenden Metropolenwelt. Das aktuelle Stellwerk unserer Bahnen, ihre Regel- und Kommunikationstechnik, leisten auch jetzt zur «Rush-hour» vorzügliche Arbeit. Enorm der Leistungsumfang: Allein die S-Bahn Bern bedient vom Bahnknotenpunkt Bern aus rund 140 Bahnhöfe und Stationen in fünf Kantonen. Wir in den Metropolen sind das Kerngeschäft der SBB AG. Die Logistik des aktuellen SBB-Fahrplans hat Zeitabschnitte bereits so deutlich verkürzt, dass Elefanten damit Mühe haben. Eben hat der Schweizer National-Circus Knie beschlossen, seine Dickhäuter, Pferde, Zebras, Ponys und all die an Tourneen beteiligten Trampeltiere nun als Güter auf die Strasse zu bringen. Die Bahn mit immer weniger Gütergleisen ist zum schnellen und langen Tram geworden. Also Platz frei nur noch für Pudel und Wellensittiche. Wir arbeitsamen Pendler, Schüler und Rentner nahe den Zentren vereinfachen die einstige Artenvielfalt von Bahnnutzern. Die Bahnunternehmen stehen wie die ganze Nation unter dem Druck ökonomischer Verwertbarkeit und schätzen es, dass wir keine Rampen mehr brauchen.

Die Schattenfigur

Aber der Regionalbahnhof ist noch da, wenn auch oft nur noch als ehrwürdige Schattenfigur. In gut 15 Minuten werde ich zu Hause sein. Mein diagonal gerichteter Blick prüft vom Zugfenster aus die Befindlichkeit des zum Stillstand gekommenen Bahnhofs. Er steht da wie eh und je, ist noch immer Ansatzpunkt für die dörfliche Bahnhofstrasse. Der vertraute Güterschuppen mit Rampe ist einfach weg. «Desinvestition» heisst das Zauberwort des bahnbetrieblichen Immobilienschwunds. Auch Rangiergleise und Rangierpersonal sind nicht mehr da. Nie werden hier mehr eine Kuh, ein Elefant oder gar ein Traktor aussteigen. Dafür verheissen leuchtend rot-blaue RV05-Module in sachlicher Ästhetik: «Ich bin eine Haltestelle!» Sie haben der alten Einnehmerei vielerlei Leben und Farbe genommen. Bahnhof oder Haltestelle?

Die Entwicklung ist nicht ganz neu, aber Standardisierung, Automatisierung und auch der Ersatz menschlicher Stimme erobern den Service Public. Die geisterhafte Abschirmfolie am einstigen Kommandofenster visualisiert den kulturellen Schnitt mit früheren Bahnhofsgeschichten. «avec.» als neue soziale Orte bringen Hoffnung in die gedämpfte Bahnhofstimmung, und manchenorts hat Architektur die «Tages- und Nachtstätte» Bahnhof vorzüglich neu zu verorten verstanden. Warum nur steigt unser Staat – auch anderswo ein prima Stellwerk – nicht noch offensiver auf den flott fahrenden Zug und nutzt die hohe wirtschaftliche Standortgunst unserer Regionalbahnhöfe? •

Peter Röllin ist Kultur- und Kunstwissenschaftler in Rapperswil.

Einsam steht das Stellwerk Kerzers als Zeuge einer vergangenen Eisenbahnepoche in der modernen Bahnlandschaft.