Zu wenig Kunden in den Bahnhöfen: Jetzt wollen die SBB weniger Taxis und Randständige

8. Juli 2017

Benjamin Weinmann und Andreas Möckli, Schweiz am Wochenende

Um mehr Shoppingkunden anzulocken, planen die SBB, die Bahnhöfe attraktiver zu gestalten. Dafür müssen Taxis und Randständige Platz machen.

Die Bahnhöfe der SBB sind schon heute mehr als nur Verkehrsknotenpunkte. Sie sind Einkaufszentren mit Kleiderläden, Supermärkten und Restaurants. Nur wirken sie oft nicht wie ein durchgestylter, moderner Konsumtempel. Im Innern sind die Bauten oftmals dunkel, und vor den Gebäuden versperren Taxis, Privatautos, Busse und Trams den Weg. Hinzu kommen Randständige, die bei den Bahnhofeingängen Bier trinken und nicht immer gerade leise sind.

Das will Jürg Stöckli, Chef der SBB-Sparte Immobilien, ändern. Seine Vision des «Bahnhofs der Zukunft» sieht unter anderem einen offeneren, aufgeräumten Zugang vor, wie er im Gespräch sagt. «Was fehlt, ist oftmals ein freier Platz beim Haupteingang, eine Flanierzone mit Bistros und Restaurants, wo wir die Kunden schon früher begrüssen können». Diese Plätze mit viel Verkehr seien über die Zeit hinweg organisch gewachsen, doch mittlerweile fehle es an Organisation.

Neuer Masterplan erarbeitet

Die Ziele von Stöckli sind klar: Er will, dass die Pendler vermehrt in den Bahnhöfen verweilen, dort essen und einkaufen. «Der Bahnhof soll Treffpunkt und Mobilitätsdrehscheibe in einem sein», sagt Stöckli, der seit 2010 den Bereich Immobilien leitet. Generell will er den Gastronomie-Bereich in den Bahnhöfen aufwerten. Der Bereich Restaurant, Café, Bar und Take-away soll innerhalb des Ladenangebots in den nächsten 10 bis 15 Jahren bis zu 20 Prozent wachsen.

Ausbaukosten: 3 Milliarden Franken bis 2023

Der Geschäftsbereich SBB Immobilien gehört zu den grössten Immobilienfirmen des Landes mit über 3500 Gebäuden auf 3800 Grundstücken. Dazu zählen auch die rund 800 Bahnhöfe. «Wir werden in den nächsten sechs Jahren im Hochbau rund 3 Milliarden Franken investieren, also 400 bis 600 Millionen Franken pro Jahr», sagt SBB-Manager Jürg Stöckli. Es seien Tausende neue Wohnungen geplant. Der Anteil preisgünstiger Wohnungen im SBB-Portfolio soll langfristig bei einem Drittel liegen. «Wir wollen die Bahnhöfe weiterentwickeln. Das wird auch etwas kosten.» Er sei klar der Meinung, dass die SBB diese Qualitätssteigerung benötigten, um für die Zukunft gerüstet zu sein. Nicht nur die Zufriedenheit der Kunden in den Zügen sei wichtig, sondern auch in den Bahnhöfen.

Das Unternehmen hat einen Masterplan erarbeitet, um die Zonen in und neben den Gebäuden aufzuwerten. Die Aussenräume sollen etwa mit Cafés und Restaurants belebt werden. Um

diesen Platz zu schaffen, hat Stöckli vor allem Taxis, Randständige und den öffentlichen sowie den privaten Verkehr im Visier. Er erklärt dies anhand von drei Bahnhöfen:

Zürich

Beim grössten Schweizer Bahnhof wird der Haupteingang von Taxis belagert. «In Zürich stehen die Taxis teilweise stundenlang vor dem Haupteingang und verhindern damit eine Zone, in der man sich wohlfühlt und die zum Betreten des Bahnhofs einlädt.» Statt dass die Taxis allesamt an einem Ort warteten, könne er sich vorstellen, dass sie in kleinerer Zahl an verschiedenen Standorten rund um den Bahnhof stationiert seien. Auch das stetig grösser werdende Angebot an Fernbussen werde in diese Überlegungen miteinbezogen.

Basel

Der Platz vor dem Bahnhof böte an sich viel Platz, wären da nicht die vielen Trams, Busse und Velos. Sie müssen nicht nur aneinander vorbeikommen, sondern auch an den Passanten, die in den Bahnhof eilen. Für Stöckli ist deshalb selbst die Verlegung der Tramstation kein Tabu. «Wir machen gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt eine grosse Auslegeordnung, um zu prüfen, ob es nicht Sinn machen würde, einige Haltestellen vor dem Bahnhof anderswo zu platzieren.» Er denkt an jene Seite, wo die Züge Richtung Frankreich fahren. Die dortige Margarethenbrücke soll zu einer Tramstation umfunktioniert werden. Diese Idee wurde bereits im Rahmen der Planung der unterirdischen S-Bahn-Linie in Basel angestossen.

Bern

Als Beispiel nennt Stöckli hier das Tibits-Restaurant im Bahnhof. Die Mehrheit der Gäste würde vor allem wegen des Essens kommen, nicht weil sie später eine Zugfahrt antreten. Der Platz daneben habe sich aber als Treffpunkt für Jugendliche und Randständige etabliert. «Oftmals stehen und sitzen sie tagelang trinkend und rauchend vor den Haupteingängen. Das wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität der Restaurant-Gäste aus.» In den Bahnhöfen sollen alle Gesellschaftsschichten willkommen sein, sagt Stöckli. «Aber wir werden versuchen, sie an andere Plätze zu lotsen, damit die Gäste im Restaurant ihr Essen ungestört geniessen können.» Man müsse herausfinden, welche Orte für die Jugendlichen und Randständigen besser geeignet seien – «wo sie auch bei Regen ihr Bier trinken können». Der Bahnhof sei ein öffentlicher Raum, der allen Platz bieten müsse. «Aber es müssen sich alle anständig benehmen.» Man sei auch bereit, die Reinigung rund um die Bahnhöfe mitzufinanzieren.

Mit Stadtpolitikern im Gespräch

Bei allen drei Beispielen stellen sich zahlreiche Hürden. Das vermutlich grösste Problem: Die Zonen vor den Bahnhofgebäuden gehören nicht den SBB, sondern den Städten. Das SBB-Grundeigentum endet mit den Bahnhofmauern. Deshalb führe man für die rund zehn grössten Bahnhöfe mit den Städten und Kantonen Gespräche über mögliche Änderungen.

Konkret spricht Stöckli etwa in Zürich regelmässig mit den Vorstehern des Tief- und Hochbauamts, um allenfalls auch die Taxistandplätze zu verschieben. Für Stöckli ist klar, dass sich dies nicht sofort erreichen lässt. Ihm schwebt das Jahr 2025 vor. Es brauche noch viel Überzeugungsarbeit.

Stöckli sagt, dass sich das Taxigewerbe bewegen muss. «Die Taxifahrer warten heute viel zu lange, gerade vor den Bahnhöfen.» Es brauche für sie eine App im Stil von Uber, die den Kunden aufzeigt, wo sich das nächste Taxi befindet. Das angestammte Taxigewerbe habe in

Sachen Digitalisierung Nachholbedarf. Man sei mit der Branche in engem Austausch und werde bald eine neue App lancieren.

Selbst wenn die SBB die Behörden für ihr Vorhaben gewinnen sollten, dürfte die Umgestaltung der Bahnhofplätze für viel Diskussionsstoff sorgen. Die Taxiunternehmer dürften sich von ihren attraktiv gelegenen Standplätzen nicht einfach so vertreiben lassen. Auch die Umleitung des Bus- und Tramverkehrs ist alles andere als trivial. Dazu sind umfassende Bauvorhaben nötig, die vermutlich zum Teil auch Volksabstimmungen überwinden müssen.