

„Jedes Ende ist
ein Verlust,
so auch in Bregenz.“

Fabian Tobias Reiner,
Architekt

1.





2.

1. Sven Högger und Fabian Tobias Reiner haben über den Sommer eine Ausstellung in der Kassenhalle des alten Bahnhofs realisiert.
2. Die Publikation „Letzte Aufnahme“ ist eine fundierte Auseinandersetzung mit dem Gebäude und u.a. im vai erhältlich.
3. Bei den Architekturtagen 2026 kamen hunderte Menschen zu Führung, Ausstellung und Buchpräsentation.



3.

Letzte Aufnahme

Mit „Letzte Aufnahme“ haben Fabian Tobias Reiner und Sven Högger den Bregenzer Bahnhof in einem Buch, einer Ausstellung in der Kassenhalle und bei den Architekturtagen 2026 gewürdigt. Nun steht der Bau vor dem Abriss. Verena Jakoubek-Konrad im Gespräch mit Fabian Tobias Reiner.

Ein Sonderbeitrag des Vorarlberger Architektur Instituts.
INTERVIEW Verena Jakoubek-Konrad · FOTOS Verena Knöpfle, Kirstin Hauk und Sven Högger

Der Bahnhof ist 1984 eröffnet worden. Seither wird er sowohl städtebaulich wie architektonisch diskutiert.
In der Rezeption um den Bahnhof in Bregenz verschwamm bisher die architektonische Idee mit der städtebaulichen. Letztere ist auch nicht zu verkennen. Sie ist untrennbar mit der Gleisführung entlang des Bodensees verbunden und prägte die Bahnhofsdiskussionen bereits vor den 80er-Jahren. Mit unserer Auseinandersetzung des zum Abriss vorgesehenen Bestands wollten wir jedoch neben den nicht abreißenden städtebaulichen Diskussionen eine architektonische Haltung aufspüren.

Was erzählt der Bahnhof über die Zeit, in der er entstanden ist – über das damalige Verständnis von Bahn, Mobilität und öffentlichem Raum?
Die 80er-Jahre verstanden die Bahn als öffentliches Gut, als Aufbruch zu einer neuen, effizienteren und grüneren Mobilität und den Bahnhof als Ort gesellschaftlichen Zusammenkommens. In Bregenz wollte man beantworten, wie ein Bahnhof für eine Landeshauptstadt aussehen kann. Mehr als die teilweise stark formalisierte Formensprache wurde die Materialisierung besprochen: Backstein und Glas sind stattliche Zeichen.

Was hat sich seit 1984 verändert, und wo hat das Gebäude diese Veränderungen gut aufgenommen?
Verändert hat sich vor allem die Anforderung an Raum. Die automatisierte und digitale Realität ist sehr einschneidend. Es braucht heutzutage weder Bahnwärterhäuschen, Ticketschalter, Gepäckausgabe noch Reisebüros und im Falle von Bregenz keine Zollhalle, keine stationierte Polizeiinspektion, keine Bedienstetenzimmer und eigene Arztpraxis mehr; in Summe eine Reihe flächenintensiver Nutzungen und nutzungsspezifischer Räumlichkeiten. Das Aufnahmegebäude wurde Schritt für Schritt ausgehöhlt; der angelegte Fußgängersteg jedoch, welcher vor allem in Bregenz einen reibungslosen Übergang von Bahn- zu Straßen- und Fußgängerverkehr ermöglicht und sämtliche für den Bahnbetrieb notwendigen Nutzungen tangiert, funktioniert noch wie zu Beginn.

Der Bahnhof wird heute sehr kritisch gesehen. Was sind aus deiner Sicht die Gründe dafür?
Gebäudelecks und stehende Rolltreppen sind ein gefundenes Fressen. Doch meines Erachtens richtet sich die stichhaltige Kritik weniger gegen die Architektur als gegen das, was man von einem Bahnhof heute erwartet: Übersichtlichkeit, Barrierefreiheit und möglichst reibungslose Abläufe. Dazu kommen städtebauliche Fragen, die wesentlich älter sind als dieser Bau. Klar ist, dass der Bestand nicht jede heutige Anforderung erfüllt und sich nicht ohne Weiteres mit wirtschaftlichen Optimierungslogiken deckt. Aber funktionale Defizite sind nicht automatisch ein architektonisches Abrissargument.

Was würdest du jemandem zeigen, der den Bahnhof zum ersten Mal bewusst als Architektur betrachtet?
Alles, was bereits sicht- und begehbar ist, nur mit frischen Augen. Das zur Stadt hin gewandte Portal mit dem auf spindeldürren Rundsäulen aufliegenden Stahlgiebel und die scheinbar fliegenden Quertrakte mit ihren Fassaden sprechen von architektonischen Entscheidungen, die sich sowohl aus den Gleisanlagen als auch aus der Organisation der Räume ergeben.

Wenn ein Gebäude abgerissen wird: Wie kann man mit seinem Bestand und seiner Geschichte trotzdem weiterarbeiten?
Die wichtigste Maxime ist: Ein Bestand ist Ressource und kein Hindernis. Dies gilt in zweierlei Hinsicht: Der Bahnhof ist das Ergebnis unzähliger Diskussionen und einer noch längeren Entscheidungskette, welche auch retrospektiv hinterfragt werden muss, um daraus die richtigen Schlüsse für die Zukunft zu ziehen. Ebenso kann ein Bestand aktiv auf die Weiterverwendung seiner Bauteile geprüft werden. Beides benötigt jedoch Willen, Aufmerksamkeit und Agilität.

Was sollte die Planung für Bregenz Mitte aus deiner Sicht aus der Geschichte dieses Ortes mitnehmen?
Dass auch der Weg zur und weg von der Bahn und durch den Bahnhof ein Erfahrungsraum sein kann, welcher über die bloße Effizienz des Umsteigens hinausgeht. Ein in einen städtischen Bewegungsfluss integrierten Übergang verhält sich zum Stadtraum hin spektakulärer und aufklärender als eine Unterführung. Infrastrukturen dürfen Anforderungen an die Architektur stellen, die nur diese lösen kann.