
<Was wird aus den Regionalbahnhöfen?>

Diese Publikation ist die Dokumentation und Zusammenfassung der Referate der Fachtagung vom 28. Februar 2006 mit folgendem Tagungsprogramm:

Einführung:

--> Funktion der Bahnhöfe (Regula Rytz)

Seite 6

Konzepte und Identitäten:

--> Widerspruch Regionalbahnhof.

Konzept – Kontext – Kontent (Daniel Kündig) Seite 7

--> Vom Bahnhof zur Haltestelle. Bahn-

hof- und Alltagskultur in der Veränderung (Peter Röllin) Seite 8

Nutzungsbedürfnisse und Potenziale:

--> Der Bahnhof ist tot. Es lebe der Bahnhof. (Johannes Schaub, Ivo Lennherr) Seite 9

--> Welches Interesse haben Investoren

am öffentlichen Raum? (Markus Laenzlinger) Seite 10

Siedlungsentwicklung und Städtebau:

--> ESP als Motor für die räumliche Entwicklung an Regionalbahnhöfen (Pascale Mangold) Seite 11

--> Bahnhofarchitektur und städtebauliche

Identität (Jürg Ragettli) Seite 12

Nutzungsmischung:

--> Schaffen lebendiger Stadträume durch Mischung verschiedener Nutzungen am Beispiel Gundeldinger Feld (Barbara Buser) Seite 13

--> Bahnhof an der Umsteigestation

(Ernst Nigg) Seite 14

--> Kommunalen Entwicklungsschwer-

punkt Crêt-Taconnet (Regula Siegenthaler) Seite 15

Vernetzung:

--> Ein Entwicklungsschwerpunkt braucht Verkehrsinfrastruktur – ESP Zollikofen/ Münchenbuchsee (Armin Beyeler, Andreas Gerber) Seite 16

--> Stadtbahn Zug – Neue Zeichen in der

Stadtlandschaft (Jürg Senn, Georg Rinderknecht) Seite 17

--> Haltestelle Melligen Heitersberg:

Umsteigen im Niemandsland (Reto Kobi) Seite 18

--> Neue Räume am Bahnhof Baar (Beat

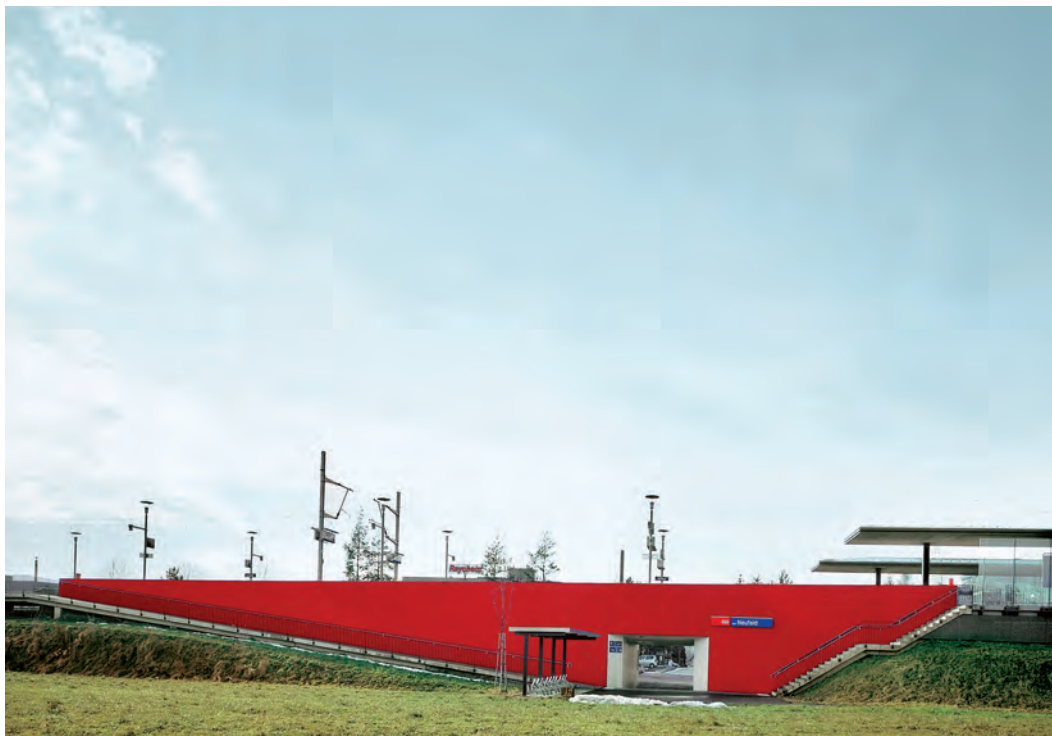
Nipkow) Seite 19



Urbanität auf der grünen Wiese

Text: Jürg Senn

Rund um den Zugersee stechen dem Besucher die roten Haltestellen der Stadtbahn Zug ins Auge. Sie wurden bewusst als Knotenpunkte gesetzt, um die Entwicklung an diesen Stellen zu fördern. Gezielt gelegte Fuss-, Rad- und Busverbindungen unterstützen die Orte im Wachstum.



• Der Kanton Zug bekennt Farbe: Die rot markierten Haltestellen der Stadtbahn Zug sind unübersehbare Zeichen in der Zuger Stadtlandschaft. Der Name «Stadtbahn» ist ein Versprechen. Ist die Stadt Zug gross genug, um eine eigene Stadtbahn zu betreiben? Die Absicht jedenfalls ist klar: Als attraktiver Lebensraum und Wirtschaftsstandort versteht sich die Stadt Zug als Zentrum einer Siedlungsentwicklung, die mit der Stadtbahn nicht nur lokal, sondern auch regional gefördert werden soll. Stadt und Land werden mit Hilfe der Stadtbahn zu einem funktionalen Gefüge – zu einer Stadtlandschaft – verbunden. Das primäre Ziel des Verkehrsprojekts «Stadtbahn» bildet die qualitative und quantitative Aufwertung des öffentlichen Verkehrs rund um den Zugersee. Gleichzeitig ist sie aber auch als städtebauliches Statement zu verstehen, das durch die Setzung von neuen Knotenpunkten – fast wie in den Pionierzeiten der Bahn – die Potenziale künftiger Entwicklung lenkt und fördert. Die meisten Haltestellen verfügen über einen direkten Anschluss ans Busnetz und sind teilweise bereits mit RailLink oder Mobility vernetzt. Eine weitere entscheidende Massnahme ist die Bündelung und Ergänzung von übergeordneten Fuss- und Radwegen, die die Attraktivität dieser Knotenpunkte erhöht. Diese neuen Orte könnte man, im Gegensatz zu den Regionalbahnhöfen, als urbane Lokalbahnhöfe bezeichnen. Das Neue hilft, das Bestehende aufzuwerten und zu vernetzen, damit sich Urbanität einnisten kann.

Gestaltung und Kennzeichen

Die Stationen der Stadtbahn Zug sollen aber mehr sein als blossе Haltestellen, ausgestattet mit den notwendigsten Bahnfunktionen. Sie sollen gleichzeitig ein Identifikationspotenzial aufweisen, das nicht nur den Haltestellen selbst, sondern auch dem entsprechenden Umfeld und seiner weiteren Entwicklung zugute kommt. Das architektonische und gestalterische Prinzip betrachtet Stadtbahn-Stationen in erster Linie als landschaftliche Eingriffe, die auf die unterschiedlichen topografischen Bedingungen des bestehenden Bahndamms, aber auch auf den entsprechenden Siedlungskontext reagieren. Ein reduziertes und prägnantes Vokabular sorgt für die architektonische Einheitlichkeit der Stationen. Das Gestaltungsprinzip besteht aus wenigen Elementen: Wand, Erschliessungselemente, Perron, Wartebereich, Dach. Das Hauptelement bildet dabei die glänzende rote Leitmauer. Als präziser Einschnitt in den Bahndamm bietet sie Orientierungshilfe und ermöglicht die Anordnung einer platzsparenden Raumschicht mit linear angeordneten Treppen und Rampen. Diese Mauer kann als städtebauliches Element einen Platzraum definieren oder einen Rand betonen. Durch ihren hohen Wiedererkennungswert wird die Architektur zum identitätsstiftenden Zeichen für das neue Verkehrsmittel – eine Konsequenz, die in ihrer Wirkung weit über eine herkömmliche signaletische Kennzeichnung hinausgeht. Um diese Zeichenhaftigkeit auch in der Nacht hervorzuheben, wurde das Beleuchtungskonzept primär auf die rote Wand ausgerichtet. Zusammen mit farbig inszenierten Lichtfenstern in den Unterführungen entsteht so ein sinnlicher Ort, der die Attraktivität der Stadtbahn täglich, vom ersten bis zum letzten Zug, unterstützt. •

Jürg Senn ist Architekt und arbeitet im atelier 10:8 in Zürich.

Die rote Wand an den Haltestellen der Stadtbahn Zug sind bewusst gesetzte Zeichen in Stadt und Landschaft.