

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

**Artikel:** Urbanität auf der grünen Wiese  
**Autor:** Senn, Jürg  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-122891>

### **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:** 17.11.2024

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

# 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 Lokalbahnhalte 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 blosse Haltestellen, ausgestattet mit den notwendigen 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 Stadtbahnstationen 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.**