Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 1 (1988)
Heft: 12

Wettbewerbe: Scharf beobachteter Zuger Bahnhof

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

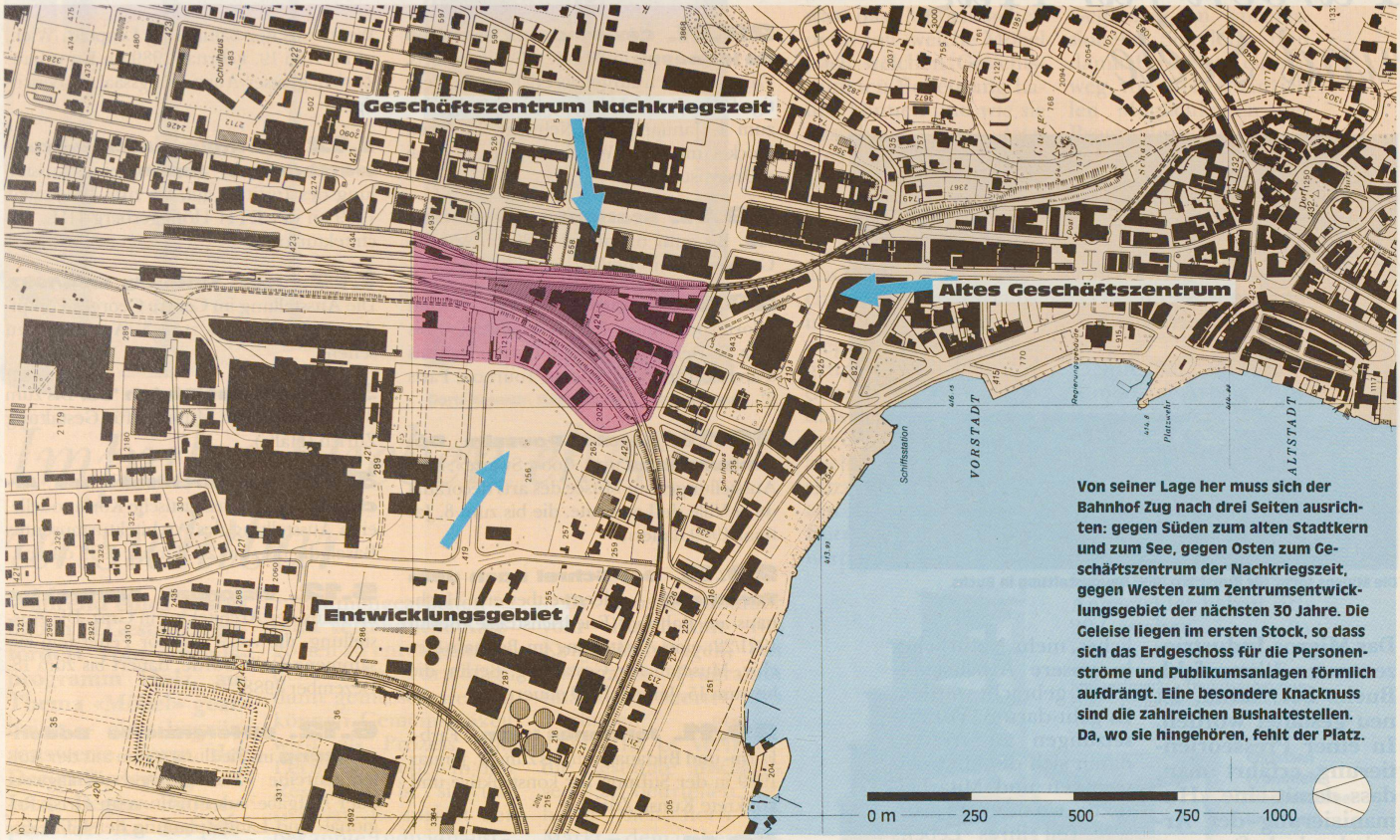
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.01.2026

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

WETTBEWERBE



Von seiner Lage her muss sich der Bahnhof Zug nach drei Seiten ausrichten: gegen Süden zum alten Stadtkern und zum See, gegen Osten zum Geschäftszentrum der Nachkriegszeit, gegen Westen zum Zentrumsentwicklungsgebiet der nächsten 30 Jahre. Die Geleise liegen im ersten Stock, so dass sich das Erdgeschoss für die Personenströme und Publikumsanlagen förmlich aufdrängt. Eine besondere Knacknuss sind die zahlreichen Bushaltestellen. Da, wo sie hingehören, fehlt der Platz.

Scharf beobachteter Zuger Bahnhof

Unklare Rahmenbedingungen und knifflige Rätselfragen erschweren die Teilnahme am Wettbewerb um den Neubau des Zuger Bahnhofs. Entsprechend unbefriedigend sind auch die Ergebnisse.

Bahnhof Zug: Beim Verlassen des Zuges bin ich leicht irritiert. Da bin ich auf dem Weg, die Wettbewerbsprojekte für einen neuen Bahnhof zu begutachten, und treffe auf eine riesige Bahnhof-Baustelle. Gegen 50 Mio. Franken werden zurzeit in den Ausbau der Zuger Bahnhofanlagen investiert. Und jetzt da drauf noch mal ein völlig neuer Bahnhof? Haben die Zuger zuviel Geld?

Meine Irritation lässt etwas nach, als ich mir die Wettbewerbsunterlagen anschaue. Was da jetzt gebaut wird, ist dringendster bahnbetrieblicher Nachholbedarf und notwendige Anpassung an das bis Zug reichende Zürcher S-Bahn-System.

Ungenügend sind nach wie vor die Publikums- und Verkaufsanlagen, ungelöst ist das Problem fehlender oder schlecht plazierter Bushaltestellen, und es fehlen eine grosszügige, zentrale Personenunterführung mit Rampen sowie direkte Zugänge vom neueren Geschäftszentrum (Baarerstrasse, östlich des Bahnhofs) und vom künftigen Stadtentwicklungsgebiet (westlich).

Ein bescheidenes 25-Millionen-Ausbauprojekt, das diese Mängel einigermassen behoben hätte, scheiterte im Juni 1987 hauchdünn in der städtischen Volksabstimmung. Bekämpft wurde es vorab, weil es zuwenig zukunftsträchtig sei. Also setzten sich Stadt, Kanton und die SBB hin und schrieben einen umfassenderen Projektwettbewerb aus.

Aber: Wenn man schon die grössere Kelle hervorholt und einen Bahnhof nicht bloss für die nächsten 20, sondern 50 oder gar 100 Jahre konzipiert, dann müsste man auch 50 Jahre in die Zukunft blicken und möglichst gut abschätzen, was in dieser Zeit so etwa zu erwarten ist beziehungsweise welche Optionen für neue Entwicklungen offenzuhalten sind. Man hätte den Wettbewerbsteilnehmern sozusagen eine Kristallkugel hinstellen müssen, in der sie Entwicklungskonzepte mindestens bezüglich Stadterweiterung, privatem und öffentlichem Verkehr hätten erkennen können. Hier wächst meine Irritation wieder, und diesmal hat sie reale Gründe. Was die Veranstalter lieferten, war eine billige und stellenweise blinde Glaskugel. Dort, wo sie nicht blind war, zeigte sie verschwommene, verwakkelte oder gar veraltete Bilder.

- Unmittelbar westlich des Bahnhofs beginnt das grosse Zentrums-*Entwicklungsgebiet*, wo heute noch friedlich Kühe grasen, ein altes Gaswerk und eine Busgarage stehen und Viehmärkte abgehalten werden. Für dieses Gebiet werden zurzeit städtebauliche Studien erarbeitet, die im Frühling 1989 abgeliefert werden sollen. Urbane Konturen werden sich in nächster Zeit abzeichnen. Müsste ein neuer Bahnhof nicht darauf reagieren?
- Die Stadt Zug hat zwar eine Art offizielles *Verkehrskonzept*, das aber auf Prämissen und Projekten beruht, die in der Bevölkerung höchst umstritten oder bereits abgelehnt sind. Eine alternative Grundsatzabstimmung über die Lage

Die Fachpreisrichter
Prof. H. Brändli, ETH Zürich; Y. Hausammann, Bern; R. Obrist, St. Moritz; J. Schilling, Zürich; H. Zwimpfer, Basel; H. Schnurrenberger, Stadtingenieur Zug; F. Wagner, Stadtarchitekt Zug; U. Huber, Chef Hochbau, Generaldirektion SBB, Bern

Rangfolge
1. *Roland Meier, Architekt, Thalwil, Mitarbeit: Klaus Hornberger*
2. *Hanspeter De Sepibus + SWAM Architects, Zürich*
3. *Architektengemeinschaft H. Bosshard + W. Sutter/C. Derungs + R. Achleitner, alle Zug*
4. *Edwin A. Bernet, Zug*
5. *Interplan 4 AG, Generalplanung und Projektmanagement, Luzern*
6. *APC Architecture-Planning-Consulting AG, Zug*
7. *Josef Stöckli, Zug*

einer verkehrsbefreiten Achse (seewärts oder durchs Zentrum) ist wegen Rekursen vertagt.

• Während der Laufzeit des Wettbewerbs wurde ein völlig neu strukturiertes *Buslinienkonzept* beschlossen, das allerdings, nach Meinung von Insidern, auch noch nicht voll befriedige.

Ein ganzer Kratten voll von zwar wesentlichen, jedoch völlig unklaren Rahmenbedingungen, die aber durchaus Einfluss auf eine umfassende Bahnhofplanung haben. Von seiten der Veranstalter wird zwar betont, dass die zu bauende Lösung ohnehin flexibel sein müsse, da sich die Rahmenbedingungen in 20 Jahren wieder ändern können. Das stimmt zweifellos. Trotzdem komme ich um den Eindruck nicht herum, dass dieser Wettbewerb eilends aus der Hüfte abgefeuert wurde und dass nun aus der Not die Tugend der Flexibilität abgeleitet wird.

Meines Erachtens hat keines der 27 Teilnehmerteams einen wirklichen Schwarztreffer erzielt. Offensichtlich hat das auch die Jury registriert, wenn auch nicht offen zugegeben. Wer nämlich die Beurteilungen der prämierten Projekte genau durchliest, der staunt ob der Menge grundsätzlicher Mängel, die auch diesen Lösungen angelastet werden.

Offensichtlich waren die meisten Teilnehmer von der Aufgabe überfordert. Das hängt sicher einmal damit zusammen, dass die Aufgabe an sich schon äusserst knifflig ist. Darüber hinaus liess man die Teilnehmer aber nicht nur in einem See von unklaren Rahmenbedingungen schwimmen, sondern brummte ihnen auch noch Rätselfragen auf, die den Rahmen eines solchen Wettbewerbs wohl eher sprengen.

Zum Beispiel das Austüfteln eines Buskonzeptes, an dem sich schon erfahrene Spezialisten die Zähne ausbeissen müssen.

Hier haben die Veranstalter ihre eigenen versäumten Hausaufgaben an die Teilnehmer abgeschoben, wohl in der Hoffnung, dass ihnen ein besonders findiger aus der Patsche hilft. Die Unklarheit über die Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs schlägt sich darin nieder, dass sich die meisten Projekte gegen Westen mit einer undurchdringlichen Wand von Wohn- und Bürogebäuden abschotten. Das ist berechtigt, solange dort noch Kühe und Gaskessel g(r)asen. Aber in 10 oder 20 Jahren wird vielleicht ein Drittel der Bahnhofbenützer von dieser Seite kommen, und diesen Leuten müsste sich die Architektur öffnen. Das haben nur wenige Verfasser gespürt beziehungsweise umgesetzt, und die sind alle schon in den ersten beiden Rundgängen rausgeflogen. Demnach hat's auch die Jury nicht gespürt.

Überhaupt müsste die Architektur darauf reagieren, dass dieser Bahnhof sternförmig aus drei Richtungen gleichermassen gelesen und erkannt werden muss. Dieser Bahnhof muss nach allen Seiten das Signal weit aussenden: «Hallo, hier ist der Bahnhof, und hallo, da ist mein Eingang!» – Von den acht rangierten Projekten bringt es gerade ein einziges wenigstens auf zwei Richtungen («Hochbahnhof», 3. Rang); die übrigen machen die einladende Geste nur in Richtung Bahnhofplatz (und See).

Am besten hat mir persönlich das Projekt «B-Züge» von Josef Stöckli, Zug, gefallen, nicht zuletzt deshalb, weil es auf wahrhaft intelligente Art das Problem der inneren Orientierung und Lesbarkeit löst: Es schiebt unter den Keil der sich verzweigenden Geleise (im 1. Stock) auf dem Stadtniveau ein gegenläufiges, gleichseitiges Erschliessungsdreieck, das genau die drei Stadtrichtungen aufnimmt und einerseits den (abgesenkten) Bahnhofplatz bildet, diesen aber gleich noch unter die Geleise weiterzieht und damit eine architektonisch absolut geglückte gegenseitige Verbindung zwischen den benachbarten Stadtteilen und den Perrons mit den Zügen herstellt.

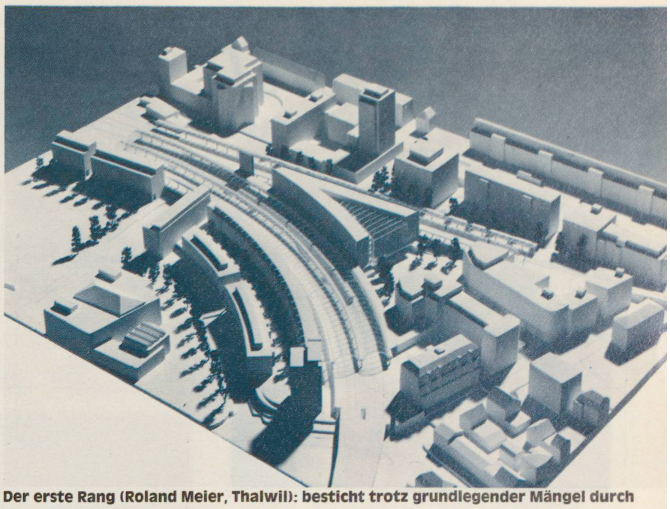
Mir ist es unerklärlich, weshalb dieses – von der Erschliessung her wohl beste – Projekt nicht in den Kreis der zur Weiterbearbeitung empfohlenen aufgenommen wurde.

Die Jury hat die drei erstrangierten Projekte für eine zweite Wettbewerbsrunde zur Weiterbearbeitung empfohlen. Diese wird bis Frühling 1989 abgeschlossen sein und von derselben Jury beurteilt werden. Das siegreiche Projekt soll dann etappenweise ausgeführt werden; Stadt und SBB möchten 1991 mit dem Bau des Aufnahmegebäudes beginnen können.

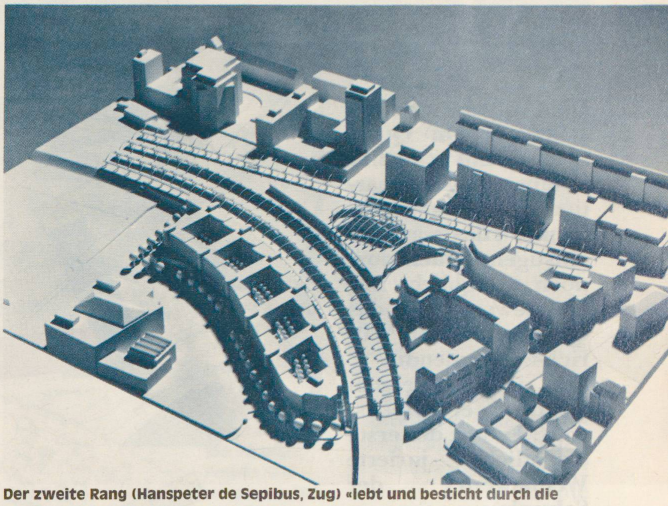
Die Empfehlungen, welche die Jury den Verfassern mitgibt, sind zum Teil recht banal und Wiederholungen aus dem Wettbewerbsprogramm. Das Abschieben des Busbahnhofs auf die stadtabgewandte Westseite ist für mich städtebaulich höchst unbefriedigend und stellt eine Kapitulation vor schwierigen Platzverhältnissen dar. Andere Lösungsansätze sind in der ersten Runde durchaus aufgezeigt worden. Im Grunde hätten die Veranstalter versuchen müssen, das Areal der Migros-Pensionskasse (in der Achse Bahnhofplatz ennet den Gotthardgeleisen) einbeziehen zu können. Das hätte sowohl für den Busbahnhof wie für Architektur und Städtebau völlig neue Perspektiven eröffnet.

Mir bleibt ein sehr ungutes Gefühl zurück. Die Veranstalter täten gut daran, zwei, drei oder halt auch fünf Jahre abzuwarten, bis die wesentlichen noch offenen Fragen Kontur angenommen haben und die Kristallkugel ein klareres Entwicklungsbild zeigt. Dann werden auch klarere architektonische und städtebauliche Antworten kommen. Das Resultat wäre die paar Jahre bestimmt wert.

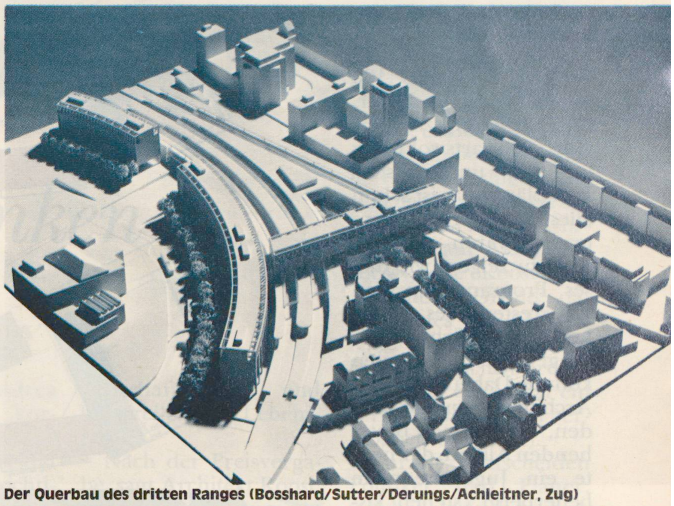
BEAT SCHWEINGRUBER



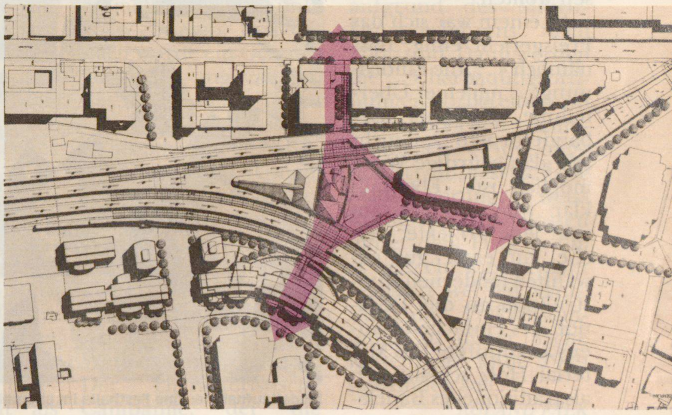
Der erste Rang (Roland Meier, Thalwil): besticht trotz grundlegender Mängel durch «die grosszügig proportionierte und organisierte Anlage des Aufnahmegebäudes».



Der zweite Rang (Hanspeter de Sepibus, Zug) «lebt und besticht durch die grosse, lichtdurchflutete Bahnhofhalle», kann aber sonst nicht überzeugen.



Der Querbau des dritten Ranges (Bosshard/Sutter/Derungs/Achleitner, Zug) «macht die Fussgängerverbindungen unter den Geleisen städtebaulich bewusst».



Die intelligente Erschliessungsidee des siebten Rangs (Josef Stöckli, Zug) mit dreieckigem Bahnhofplatz, der sich unter die Geleise schiebt, ist eine Antwort auf die drei Richtungen der Stadtentwicklung.