

Der Zuger Farbfernseher : ein Bahnhof im Licht

Autor(en): **Huber, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **17 (2004)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **20.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122306>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

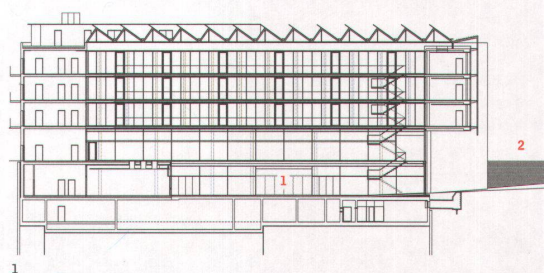
Der Zuger Farbfernseher

Text: Werner Huber
Fotos: Ralph Bensberg

Der in farbigem Licht strahlende neue Zuger Bahnhof ist der dritte in der Kantonshauptstadt. Erst im dritten Anlauf liessen sich die Zuger vom Neubauprojekt überzeugen. Irrungen und Wirrungen in der Bahnhofsplannung haben seit Nordost- und Gotthardbahnzeiten in Zug Tradition.

«Aus jedem Hause drang Musik; manchmal unangenehm laut aus einem geöffneten Fenster, manchmal dumpfer, wenn die Fenster geschlossen waren. «Gerzenstein, das Dorf der Läden und Lautsprecher», murmelte Studer, und es war ihm, als sei mit diesen Worten ein Teil der Atmosphäre des Dorfes charakterisiert ...», erzählt Friedrich Glauser in «Wachtmeister Studer». Was vor siebenzig Jahren im fiktiven Gerzenstein die Radioapparate waren, sind heute im realen Zug die Bildschirme, die den Passanten im und um den Bahnhof entgegenflimmern. An der zum Bahnhofplatz führenden Alpenstrasse leuchten auf sechs Bildschirmpaaren weiss auf blau die Abfahrtszeiten der Busse, in den Unterführungen leuchten die Abfahrtsanzeiger der Bahn und daneben der Luxemburgerlifilm von Sprüngli. In der Bahnhofshalle schliesslich hängt übergross eine Leinwand, auf die vier Beamer den Generalanzeiger von Bahn und Bus projizieren. Fast scharf, aber eben nicht ganz, wie bei solchen Geräten üblich.

Wer seinen Farbfernseher schon mal aus der Nähe betrachtet hat, weiss, dass es für die in allen Farben flimmernden Bilder nur gerade drei Farben braucht: Rot, Blau und Grün. Im Zuger Bahnhof funktionieren jedoch nicht nur die Schir-



2



3



4

me von Eisenbahn und Einkaufsläden nach dem Farbfernsehprinzip, sondern der ganze Bahnhof unterliegt dem Spiel der drei leuchtenden Farben. Mit hunderten von rot-grün-blauen Fluoreszenzröhrenpaketen kleidet der amerikanische Lichtkünstler James Turrell den Bahnhof in ein sich stetig wandelndes Farbkostüm. Die Zugerinnen und Zuger sind begeistert von Turrells Werk. 45000 strömten Ende November zur Eröffnung in ihren neuen Bahnhof. Zuvor hiess es in Zug aber «Gut Ding will Weile haben», denn schon 1957 regte die Stadt den Neubau des Bahnhofs an – des dritten nach 1864 und 1897. Und bis die Zugerinnen und Zuger Ende 1999 dem Neubau des Bahnhofs zustimmten, lehnten sie zwei Projekte ab. «Aller guter Dinge sind drei» – das gilt auch in Zug.

Zwischen zwei Gleisschenkeln

Als sich 1897 die Bahnlinien nach Thalwil-Zürich und Walchwil-Gothard in Zug zur bestehenden Strecke Zürich-Affoltern-Luzern gesellten, rückte der Bahnhof vom alten Standort in der Gegend der heutigen Bundesstrasse an seinen heutigen Platz. Seither hat der Zuger Bahnhof zwei Schenkel: den Luzernerschenkel und den Gotthardschenkel. Die Bahningenieure legten damals die neuen Trassen auf Dämme ins Gelände, so dass die Strassen ungehindert unter den Gleisen hindurchführen konnten. Die Architekten hingegen wandten sich der Vergangenheit zu. Im damals unbebauten Gelände schütteten sie zwischen dem Gotthard- und dem Luzernerschenkel eine Ebene an, damit sie ihren Historismusbau auf einen ordentlichen Boden auf Gleisniveau stellen konnten.

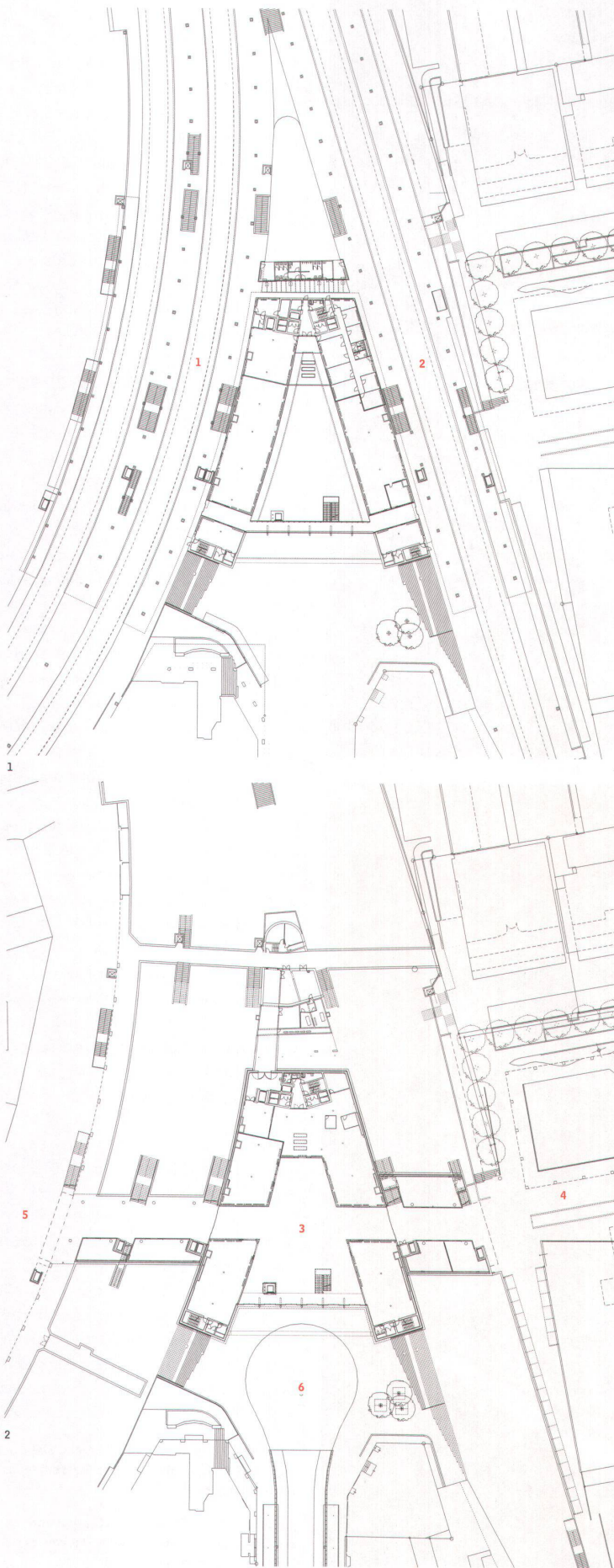
Hornberger Architekten, die Autoren des neuen, farbig leuchtenden Bahnhofs, haben diese Schüttung wieder abgetragen und den Bahnhofplatz von der Alpenstrasse her auf Stadtniveau zwischen die beiden Gleisschenkel gezogen. In das Dreieck stellten sie wie ein Tortenstück das Bahnhofsgelände. Dessen Herz schlägt in der fünfgeschossigen, glasüberdeckten Halle. Neben dem Reisezentrum von Bahn, Bus und Verkehrsverein buhlen in den beiden unteren Geschossen Läden und Restaurants um die Kunden unter den Passagieren. Umlaufende Galerien erschliessen die – noch nicht vermieteten – Büroflächen in den drei Obergeschossen; ein Glaslift und ein Treppenturm verbinden diese mit dem Boden. Die Brüstungen der Galerien aus mattem, sandgestrahltem Glas sind die Bildschirme für die dicht dahinter im Boden eingelassenen Fluoreszenzröhren. Anthrazitfarbener Beton an Decken, Wänden und Böden sowie dunkelgrauer Stahl bilden einen neutralen Hintergrund für James Turrells Lichtkunst. Ein neuer Bahnhof, der seiner Stadt angemessen ist.

Knotenpunkt statt Sackgasse

Der Bahnhof, früher eine Sackgasse zwischen den sich spreizenden Gleissträngen, ist zu einem Knotenpunkt in Zugs Neustadt geworden. Durch die aus der Halle nach Westen und nach Osten abzweigenden Unterführungen erreichen die Zuger nicht nur via Treppen und Lifte die Perrons, sondern sie spazieren auch unter den Gleisen hindurch von der Baarerstrasse in die Grafenau und das →

1 Der Bahnhofplatz auf Stadtniveau zieht sich ins Gebäude hinein 1. Die Gleise liegen im 1. Obergeschoss 2.

2-4 Die sandgestrahlten Brüstungen und die Deckenuntersichten reflektieren das farbig wechselnde Lichtband.



1 Das Bahnhofsgebäude schiebt sich zwischen die Gleise des Luzernerschenks 1 und Gotthardschenks 2.

2 Die Halle 3 liegt am Schnittpunkt der Wege zwischen Neustadt/Metalli 4, Grafenau 5 und Bahnhofplatz 6.

3 Die glasüberdeckte, dreieckige Halle überrascht durch ihre Weite und Höhe.

4 Noch sind die Büros in den Obergeschossen nicht belegt und das Haus erscheint als transparentes Skelett.

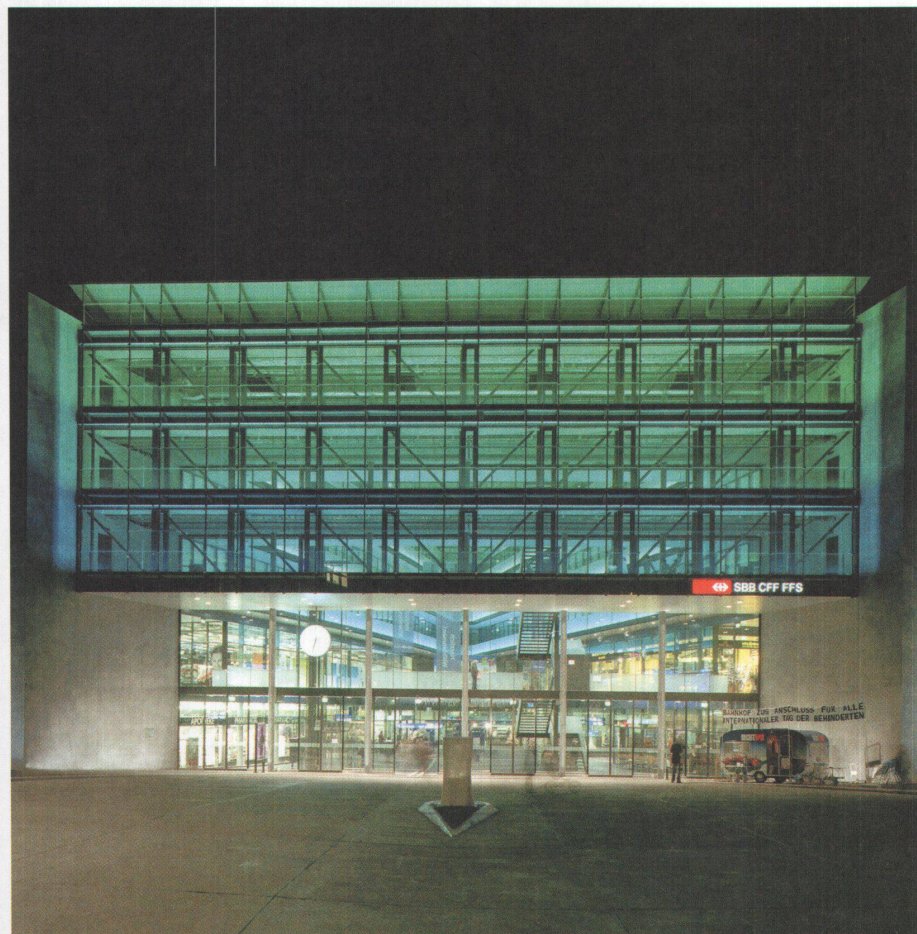
→ Landis-&-Gyr-Gelände – ohne Treppensteigen, dank der weisen Voraussicht der Ingenieure des 19. Jahrhunderts. Gegen Osten fügt sich der neue Bahnhof nahtlos in das Geschäftsquartier, das sich in den vergangenen Jahrzehnten bei der ehemaligen Metallwarenfabrik herausgebildet hat. Wer hingegen die Bahnhofshalle Richtung Westen verlässt, der scheint in der Agglomeration zu landen. Vier Wohnblocks aus den Fünfzigerjahren folgen fächerförmig dem Gleisbogen, zwischen den Häusern das übliche Abstandsgrün. Durch die Bäume schimmert hoch und weiss die Blechfassade eines Bürohauses, dahinter zeugen weitere Neubauten vom Aufschwung der Neunzigerjahre. Die vier angejahrten Wohnhäuser an der Dammstrasse sind mit dafür verantwortlich, dass Zug seinen neuen Bahnhof nicht schon längst einweihen konnte. Gemäss dem Wettbewerbsprojekt «Kirschtorte» der Hornberger Architekten hätten die vier Wohnhäuser einem Busbahnhof und einem schwungvollen Neubau weichen müssen. Das goudierten die Stimmberechtigten nicht und verwarfen im Frühjahr 1995 den Bebauungsplan an der Urne. Dies war bereits der zweite Scherbenhaufen am Bahnhof, denn schon 1987 scheiterte ein Umbauprojekt der SBB. Daraufhin rauchten sich Bahn und Stadt zu einem Wettbewerb zusammen. Doch gradlinig lief selbst dieser nicht: Hornbergers erstplatzierte «Kirschtorte» musste mit den Rängen zwei und drei in die Überarbeitungsrunde. Danach erhielt die Architektengemeinschaft Bossard + Suter mit Derungs + Achleitner den Auftrag, ihr Projekt «Hochbahnhof» noch weiter zu bearbeiten – bis 1991, als die Bauherrschaft aus Kostengründen wieder auf die «Kirschtorte» umschwenkte.

Zuger Gruss am Zürichsee

Nach der gescheiterten Abstimmung von 1995 haben die Hornberger Architekten ihr Projekt redimensioniert: Sie schnitten der Torte die Spitze ab. So konnte das bestehende Dienstgebäude erhalten bleiben. Ausserdem reduzierten sie die Höhe des Bahnhofs um ein Geschoss und strichen die Bebauung und den Busbahnhof westlich der Gleise aus dem Programm. Jetzt endlich, im dritten Anlauf, genehmigten die Zugerinnen und Zuger das Bahnhofsprojekt. Mit diesem langen Hin und Her stehen die Zuger von heute in guter Gesellschaft mit ihren Vorfahren: Stadt und Nordostbahn NOB feilschten schon 1864 um den Standort des ersten Bahnhofs und beim Bau des zweiten machten die Stadt Zug und die NOB gegen die Gotthardbahn Front. Schliesslich einigte man sich auf den von der Gotthardbahn vorgeschlagenen Inselbahnhof am von der NOB und der Stadt bevorzugten Standort, wo jetzt auch der Neubau steht. Das erste Bahnhofsgebäude am verlassenen Standort, ein Werk des Zürcher Hauptbahnhof-Architekten Jakob Friedrich Wanner, liess die NOB 1898 abtragen und am Bahnhof in Zürich-Wollishofen Stein für Stein wieder aufbauen. Dort steht es bis heute. •



3



4

Neubau Bahnhof, 2003

Bahnhofplatz, Zug

--> Bauherrschaft: SBB Infrastruktur
Anlagen-Management Architektur,
Luzern

--> Architektur und Gesamtleitung Generalplanerteam: Hornberger
Architekten, Zürich, Klaus Hornberger,
Isabelle Dejung, Andri Cajos,
Thomas Grahmer, Andreas Münch

--> Baumanagement: Caretta + Weidmann,
Zürich

--> Bauingenieure: Berchtold + Eicher,
Cham, Ernst Moos, Zug, Gwerder +
Partner, Rotkreuz

--> Baukosten (BKP 1-9): CHF 69 Mio.

--> Gebäudekosten (BKP 2/m²):
CHF 483.-

«Architektour» im Bahnhof Zug

Hochparterre und Zumtobel Staff laden
zur Besichtigung des Bahnhofs Zug ein.

--> Datum: Mittwoch, 3. März 04, 18 Uhr

--> Treffpunkt: auf dem Bahnhofplatz

--> Programm: Kurzreferate von Architekten
und Lichtspezialisten; Führung
durchs Gebäude; anschließend
Apéro, offeriert von Zumtobel Staff.

--> Anmeldung: E-Mail an
architektour@zumbobelstaff.ch