Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 15 (2002)
Heft: [4]: Siedlungsqualität : eine Aufgabe der Gemeinden

Artikel: Den Langsamverkehr gestalten
Autor: Gantenbein, Köbi / Huber, Werner / Ineichen, Walter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-121887

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: 13.07.2025

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

Den Langsamverkehr gestalten

In Baar haben die Landschaftsarchitekten Vetsch, Nipkow Partner beim Bahnhof einen Platz gestaltet, der dem Langsamverkehr Raum gibt. Sie haben auf Mobiliar und Fahrbahnen verzichtet und pflegen ‹territoriale Besitzlosigkeit›.

Am Bahnhofsquartier kann man ablesen, wie aus dem Dorf Baar in den letzten zwanzig Jahren ein Stück Agglomeration von Zug geworden ist. Auf der einen Seite der Gleise wächst eine Grossserie Wohnblöcke, auf der andern Seite gegen den Ortskern hin stehen Häuser mit Einkaufszentrum, Büros und Läden – ein noch beziehungsloses Nebeneinander rund um den alten Bahnhof. Damit die Restfläche dazwischen Form und Sinn bekomme, lud die Einwohnergemeinde fünf Büros zu einem Wettbewerb ein. Zusammen mit den Gewinnern, den Landschaftsarchitekten Vetsch, Nipkow Partner aus Zürich, hat schliesslich der fürs Bauen zuständige Gemeinderat Walter Ineichen aus dem Resultat des Studienauftrags einen Platz gemacht.

Freier Raum genügt

Dieser Platz ist die räumliche Antwort auf den Langsamverkehr. Statt mit Riegeln, Schwellen und separaten Wegen für Autos, Velos, Busse und Fussgänger soll hier das Durch- und Miteinander von selbst funktionieren. Langsamverkehr baut auf die Vernunft des Autofahrers als stärksten Verkehrsteilnehmer. Keine Fahrbahn gibt ihm den Weg vor, kein Zebrastreifen rettet den Fussgänger, auch kein Weg fürs Velo ist da und keiner für den Bus. Stattdessen ist der gut 35 Meter breite und 130 Meter lange Platz mit rechteckigen Betonplatten belegt. Die Architekten haben die Gemeinde überzeugt: Damit das Miteinander funktioniert, genügt der Glaube an den vernünftigen Autofahrer nicht; es braucht grosszügigen, öffentlichen Raum. «Wir müssen die territoriale Besitzlosigkeit kultivieren», sagt Beat Nipkow. Ausser den Markierungen für Sehbehinderte und ein paar Bänken fehlt das übliche Mobiliar. Ein Augenschein zeigt: Mutig sticht eine Mutter mit ihrem Kinderwagen quer über den Platz, verblüffte Autofahrer kurven um sie herum, ein älterer Herr streckt seinen Arm aus und artig wartet das Auto. Das Ganze scheint noch etwas prekär – über den Platz preschend demonstriert ein japanischer Sportwagen gegen den Langsamverkehr.

Das Dorf aneinander binden

Der Platz fasst die Baumusterzentrale rund um den Bahnhof zusammen. Dafür brauchen die Architekten ein einfaches Mittel: Der grosszügige, leere Raum beruhigt die Material- und Farbenvielfalt von Baars Bahnhofblöcken, nur leicht abgehoben fliessen die geteerten Vorplätze der privaten Gebäude in die rechteckige Musterung über. Wo die Baarer ‹Prachtsstrasse› Richtung Dorfkern abzweigt, stehen eine zwölf Meter hohe, dicke Lichtsäule und ein rechteckiges Wasserbecken mit Springbrunnen. Diese Anordnung ist Teil eines Lichtplanes, der Wasserbecken, Bäume und architektonisch markante Ecken und Punkte nachts leuchten lässt. Schliesslich soll der neue Platz das alte und das neue Baar, das durch den Bahnhof geteilt wird, zusammenbinden. Dafür benutzen die Architekten die alte Unterführung und setzten auf der Seite der neuen Wohnblöcke einen kleinen, fast quadratischen Platz mit Blauglockenbäumen. Die Böschung zu den Gleisen hält hier eine mächtige Betonscheibe, die dem kleinen Platz ein Gesicht gibt.

Köbi Gantenbein

Bahnhofplatz, Baar
Bauherr: Einwohnergemeinde Baar
Landschaftsarchitektur:
Vetsch, Nipkow Partner, Zürich; Beat Nipkow, Jürg Zollinger, Nils Lüpke
Lichtplanung: Daniel Vetter, Zug
Studienauftrag: 1997–98, 5 Teilnehmer
Ausführung: bis 2001
Kosten: CHF 4 Mio.

Information und Geduld

«Die Gemeindebehörde muss den Architekten während der Umsetzung den Rücken stärken», sagt Walter Ineichen, Bauvorstand der Gemeinde Baar.

Weshalb haben Sie für die Gestaltung des Bahnhofplatzes einen Wettbewerb durchgeführt?
Walter Ineichen: Wir wollten am Bahnhof einen Akzent setzen. Deshalb hat der Gemeinderat fünf Landschaftsarchitekten einen Studienauftrag erteilt, um so verschiedene Vorschläge für eine Aufwertung des Bahnhofplatzes zu erhalten.

Was ist auf dem Baarer Bahnhofplatz misslungen?
Misslungen ist nichts, wir sind zufrieden. Noch fehlen leider die Neubauten auf dem Bahnhofareal, sodass der Platz erst an einer Seite belebt ist. Auf dem ganzen Platz gilt ein Parkverbot. Der Vollzug dieses Parkverbots bereitet Probleme. Aber ich bin zuversichtlich, dass wir das mit den Grundeigentümern und der Polizei bald in den Griff kriegen werden.

Welches sind die wichtigsten Erkenntnisse, die Sie aus dem Wettbewerb gewonnen haben?
Für mich hat sich gezeigt: Studienaufträge lohnen sich fast immer und sind bei Projekten dieser Grössenordnung meiner Meinung nach zwingend. Doch wenn ein Wettbewerbsprojekt umgesetzt wird, muss die Bauherrschaft hinter dem Konzept stehen. Die Architekten brauchen die politische Unterstützung, auch während der Realisierungsphase.

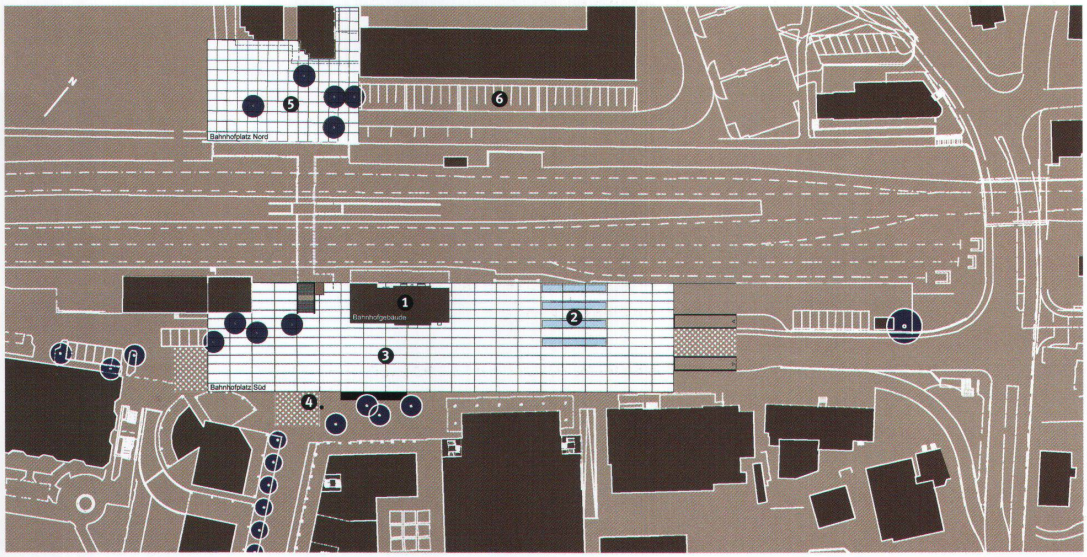
Welches waren die Widerstände gegen den Entwurf?
Für viele war und ist der Mischverkehr auf dem Bahnhofplatz fremd. Sie konnten sich einen Platz ohne Fussgängerstreifen und Fahrspuren nicht vorstellen. Zu Diskussionen Anlass gab auch die Materialwahl. Statt Ortbeton, Stahl und Glas hätten manche lieber ein Porphyrbelag, Holz und Geranien gesehen.

Wie konnten Sie die Gegenspieler überzeugen?
Wichtig sind Information und Geduld. Man muss den Leuten erklären, was Mischverkehr bedeutet, denn viele sehen darin die Vogelfreiheit für die Automobilisten.

Was hat den Wettbewerb erleichtert? Was hat ihn erschwert?
Es ist vielleicht einfacher, wenn ein Auswärtiger gewinnt, als ein Einheimischer mit einem grossen Beziehungsnetz. Doch auch hier gilt, dass man bei Fachleuten mit Profil oft auch deren Kanten und Ecken zu spüren bekommt. Wichtig war auch, dass die Anstösser von der Platz-Idee überzeugt waren, sonst wäre die Umsetzung viel schwieriger gewesen.

Wie fällt die Beurteilung vom Kosten-Nutzen-Verhältnis aus?
Ein Wettbewerb ist anspruchsvoller. Je genauer Aufgabe und Kriterien formuliert sind, umso positiver fällt in der Regel die Bilanz aus.

Interview: Werner Huber



Der Bahnhofplatz Baar als grosse, freie Fläche, auf der sich Autos, Fussgänger und Busse im Langsamverkehr miteinander zurechtfinden sollen. Eine Lichtsäule markiert den Eingang zum Dorf.

1 Stationsgebäude
2 Busstation
3 Bahnhofplatz Baar Süd
4 Lichtsäule
5 Bahnhofplatz Nord
6 Velos