

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 129 (2003)
Heft: 18: Regionalbahnhöfe im Kontext

Artikel: Licht zwischen Signal und Stimmung
Autor: Vonder Mühl, Annette
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108744>

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

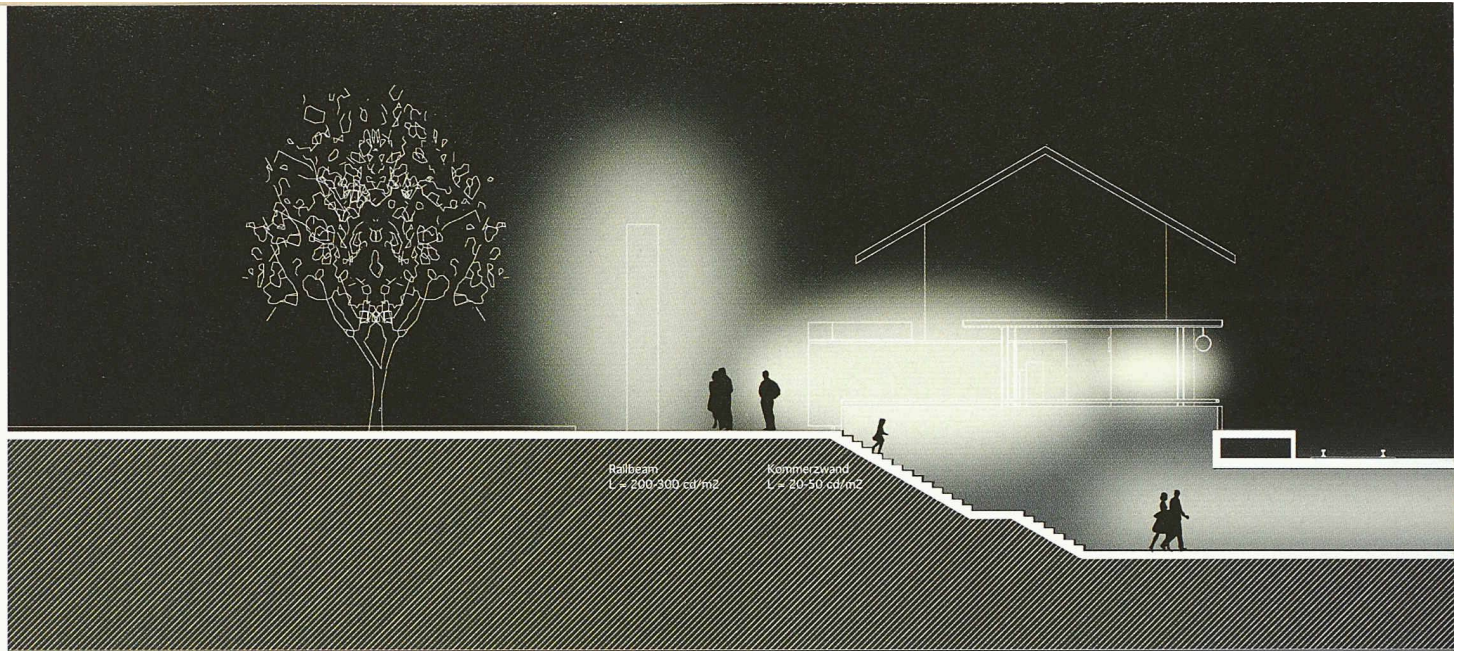
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 29.03.2025

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



Annette Vonder Mühl

Licht zwischen Signal und Stimmung

Lichtstelen machen von weitem auf den Standort des Bahnhofs aufmerksam. Beim Lichtkonzept für die Regionalbahnhöfe geht es aber um mehr als Signalwirkung. Sicherheit und Wohlbefinden sind die Schlüsselbegriffe. In Gelterkinden, Thörishaus und Muntelier-Löwenberg kann man sich ein Bild der ersten Umsetzungen machen.

Wir kennen die düsteren Unterführungen mit Sprayereien an den Wänden, schlechter Beleuchtung und als Aborte missbraucht. Gelterkinden ist ein Paradebeispiel einer solchen furchteinflössenden Untertunnelung. Ist der Bahnhof noch dazu isoliert, vom Dorfzentrum weit entfernt und daher menschenleer, wird dieses Unbehagen auch oberirdisch zum Thema. Wie trotzdem ein gewisses Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden erzeugt werden können, zeigt das von der Raumplanerin Gisela Vollmer erstellte Dossier «Sicherheit und Wohlbefinden auf Regionalbahnhöfen» auf (siehe Kasten). Parallel dazu entwickelten Gauer Itten Messerli (GIM) Architekten zusammen mit dem Bartenbach Lichtlabor das Lichtkonzept.

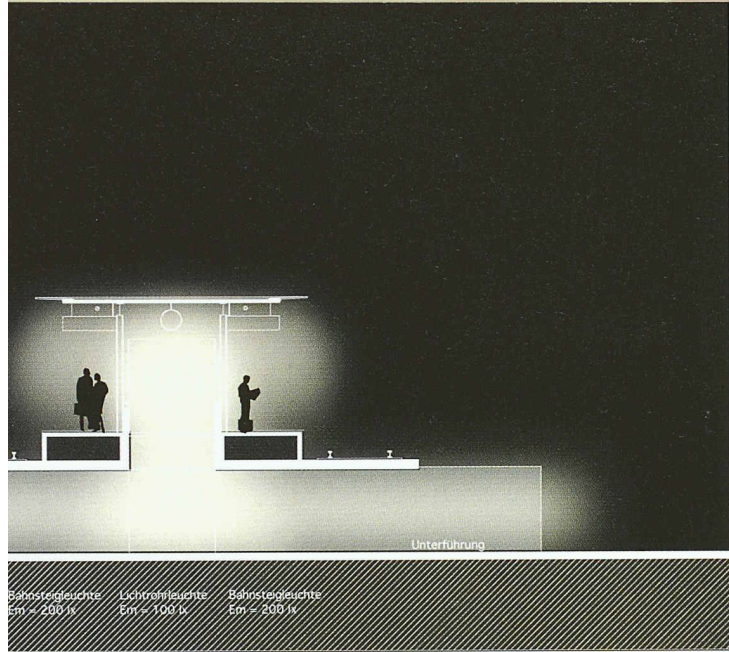
«Licht-Dramaturgie» gegen Monotonie

Anhand des Testbahnhofs Gelterkinden (BL) suchte man nach einer geeigneten Lichtlösung für Unterführungen. Ähnlich einer Baumusterzentrale setzte man mehrere Leuchtentypen ein. Da die vorhandene

Betondecke der Unterführung mit 2,2m Höhe eher niedrig ist, bietet sie keine Einbaumöglichkeiten für Leuchten. Der neue Einsatz von Kunstplakatwänden mit Motiven des Berner Fotografen Peter Leuenberger, die das Sprayen unattraktiv machen sollen, behebt dieses Problem. Denn hinter diesen Wänden lässt sich die notwendige Technik der Aufbau-Deckenfluter verborgen, die oberhalb der Plakatwände an die Wand montiert sind. An der Decke wurden Reflektorpaneele angebracht, die das Licht auf die andere Seite des Ganges reflektieren. Dies führt zu einer asymmetrischen Lichtverteilung und erzeugt laut GIM Architekten eine «Licht-Dramaturgie». Das Spiel von Licht und Schatten soll die Unterführung weniger monoton machen und den Eindruck eines endlosen Schlauchs – die Passage ist 35 Meter lang – mindern.

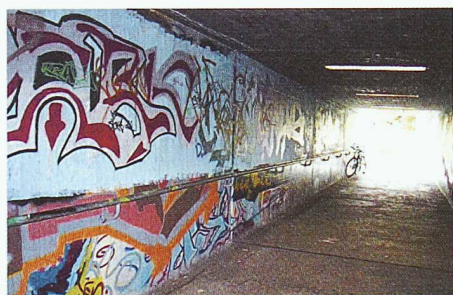
Experimentierfeld

Ob eine Dramaturgie in einer solchen Unterführung wünschenswert ist, ist fraglich. Denn durch die Reflektorpaneele wirkt die Decke dunkel, was ein einengendes, fast klaustrophobisches Gefühl erweckt. Bei niedrigen Decken empfiehlt sich eher, sie aufzuhellen und damit den Raum optisch in die Höhe zu ziehen. Dass die Unterführung Gelterkinden ein Experimentierfeld war, zeigt sich an der Platzierung der Leuchten, die teilweise nach dem Zufallsprinzip montiert zu sein scheinen, sodass man etwa ausgerechnet an Weggabelungen geblendet wird.



1

Indirektes Licht, das A und O des Lichtkonzepts, das GIM Architekten zusammen mit Bartenbach Lichtlabor entwickelten, soll nicht nur das Sicherheitsgefühl steigern, sondern auch eine angenehme Stimmung erzeugen (Bild: GIM Architekten)



2

Die Unterführung von Gelterkinden (BL) war die Leinwand von Sprayern (Bild: GIM Architekten)

3

Die nach der Sanierung mit Plakatwänden versehene, besser beleuchtete Unterführung (Bild: GIM Architekten)

«Sicherheit und Wohlbefinden auf Regionalbahnhöfen»

(vdm) Das Architekturbüro Gauer Itten Messerli hat in Zusammenarbeit mit der Raumplanerin Gisela Vollmer zu erforschen versucht, wie mit öffentlichen Problemzonen besser umzugehen ist. Das von Vollmer herausgegebene Dossier «Sicherheit und Wohlbefinden auf Regionalbahnhöfen» weist in etlichen Beispielen auf die Problemzonen und deren Eigenschaften hin. Es ist aufgeteilt in drei Abschnitte: Charakterisierung von fünf «Angst»-Räumen beim Zugang zu Regionalbahnhöfen; Kriterien für Sicherheit und Wohlbefinden auf Regionalbahnhöfen; Checkliste für Planende. Als Planerin analysiert Gisela Vollmer speziell auch die Ängste der Frauen.

Ängste, die auf die bauliche Situation der Bahnhöfe zurückzuführen sind, können durch eine Neu- oder Umgestaltung teilweise entschärft werden. Vorgeschlagen wird eine bessere Integration des Regionalbahnhofs in die benachbarten Wohngebiete, die Einführung multifunktionaler Nutzung und eine übersichtliche und offene Gestaltung. Angst kann auch durch den richtigen Umgang mit Licht vermindert werden. Mit einer überwiegend an der Beleuchtungsstärke orientierten, quantitativen Lichtplanung wird man über die Standardbeleuchtung, die man normgemäss für Sicherheit einsetzt, nicht hinauskommen. Denn was auf dem Papier zahlenmässig stimmt, wird von den Menschen nicht zwingend als angenehm empfunden. An der Beleuchtungsstärke orientierte Lichtplanung geht zu wenig auf die Eigenheiten der verschiedenen Orte und die Zusammenhänge mit deren Umgebung ein. Da sich das menschliche Auge an Dunkelheit gewöhnt, erscheint etwa ein erhellter Ort oft als überbeleuchtet. Um zu grosse Kontraste zu vermeiden, muss die Umgebung in das Lichtkonzept einbezogen werden.

Kein Ausgestellt-Sein im Schaukasten

Aus den Erfahrungen in Gelterkinden hat man die Lehren für Thörishaus (BE) gezogen. Allerdings waren hier auch die Bedingungen günstiger: Die Unterführung misst nur zwölf Meter und ist stellenweise bis zu 3,5 Meter hoch. Sie wirkt freundlich und anziehend durch das warme, brillante Licht am Boden, das von Downlights herrührt, die jeweils am Anfang und am Ende der Unterführung platziert sind. Im Durchgang selbst hellen, wie in Gelterkinden, Aufbaudeckenfluter oberhalb der Plakatwände die Decke auf, die in Thörishaus weiss ist. Die Fluter sind in der Abblendung weiterentwickelt worden, sodass es zu keiner Blendung kommen kann.

Im Bahnhof selbst versucht man durch die Beleuchtung der Hauptverkehrsströme eine angenehme Atmosphäre zu schaffen. Das neue Konzept der selbstleuchtenden Info- und Kommerzwände funktioniert. Von dem angenehmen diffusen Fluoreszenzlicht, das die blauen und roten Wände direkt ausstrahlen, fühlt man sich angezogen. Gleichzeitig geben die Wände Licht nach oben ab und hellen so die Decke auf, die das Licht verteilt.

Mit indirekter Fluoreszenzbeleuchtung werden auch die Perrons und Veloabstellplätze erhellt. Das Wartehaus aus Glas wird standardgemäss mit einer warmweissen, in die Decke eingelassenen, blendfreien Leuchte geliefert. Es hat den gleichen Beleuchtungspegel wie die restliche Beleuchtung der Plattform, sodass man sich nicht wie in einem Schaukasten ausgestellt fühlt. Das Konzept der indirekten Beleuchtung soll Blendung vermeiden und eine weiche, diffuse Lichtstimmung erzeugen.



4

Thörishaus (BE): Beleuchtungskomposition aus Lichtstele (Railbeam), in diffusem Fluoreszenzlicht leuchtender Kommerzwand und warmweissen, in die Decke der Wartehalle eingelassenen, blendfreien Leuchten (Bild: GIM Architekten)

gen, die keine starken Schattenwürfe bildet und Gesichtszüge gut erkennen lässt.

Signalwirkung verunklärt

Unglücklich platziert ist in Thörishaus die Lichtstele. Dem Konzept nach soll sie von weitem auf den Regionalbahnhof aufmerksam machen und in ihrer näheren Umgebung für eine Allgemeinbeleuchtung sorgen, die den Zugang zum Bahnhof erhellt. Nach einer Intervention der Dark-Sky-Bewegung (siehe tec21, Nr. 7) wurden die Leuchtmittel, die die Stele anleuchten, so weit abgeblendet, dass nur noch wenig Streulicht entsteht. In Thörishaus ist die Stele von der Hauptstrasse aus kaum sichtbar, da sie viel zu nahe beim Aufnahmegebäude steht. Ähnlich präsentiert sich die Situation in Gelterkinden, wobei hier verschärfend hinzukommt, dass der Signalcharakter der Stele von drei Werbefahnen – Promotion für den «avec»-Shop – konkurrenziert wird.

«Muster-Perle»

Beim Bahnhof Muntelier-Löwenberg hingegen ist die Lichtstele von weit her gut sichtbar. Er gilt den SBB als die «Perle» unter den Pilot-Bahnhöfen. Isoliert an einem Feldrand stehend, ist der farbig leuchtende, kleine Bahnhof von weitem sichtbar und kündigt dem Benutzer eine angenehme Stimmung an. Die Bebauung ist auf das Notwendigste reduziert. Eine Info- und eine Kommerzwand, ein kleiner Warteraum und Veloständer werden von Bäumen gerahmt. Da der Bahnsteig bei dieser Bahnhofgrösse nicht überdacht wird, sorgen Stehleuchten für dessen Beleuchtung. Dies hält den Ort transparent, ermöglicht eine weite Sicht und sorgt so gut wie möglich für Sicherheit und Wohlbefinden.

AM BAU BETEILIGTE

GELTERKINDEN (UNTERFÜHRUNG)

BAUHERR

SBB AG, Division Infrastruktur,
Netz- und Programmmanagement,
Architektur, Bern

KONZEPT

Gauer Itten Messerli Bern

AUSFÜHRUNG

Steuerwald + Scheiwiller, Basel

ARCHITEKTEN (BAHNHOF)

Ehrenbold & Schudel, Bern

THÖRISHAUS

BAUHERR

SBB AG, Division Infrastruktur,
Netz- und Programmmanagement,
Architektur, Bern

PLANER

Bauart Architekten, Bern

LANDSCHAFTSPLANUNG

w + s Landschaftsarchitekten BSLA, Solothurn,
Toni Weber

MUNTELIER-LÖWENBERG

BAUHERR

SBB AG, Division Infrastruktur,
Netz- und Programmmanagement,
Architektur, Bern

KONZEPT

Gauer Itten Messerli, Bern

AUSFÜHRUNG

Gauer Itten Messerli Bern