

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Band: 86 (1991)
Heft: 2

Artikel: Identitätswahrung im Verstädterungsprozess : Cham - Wakker-
Preisträger 1991
Autor: Sidler, Pius
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-175496>

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: 08.11.2024

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

Cham – Wakker-Preisträger 1991

Identitätswahrung im Verstädterungsprozess

von Dr. Pius Sidler, Kunsthistoriker, Cham

Als eine der Boomgemeinden des 19. Jahrhunderts hat Cham als Antwort auf den Baudruck der letzten Jahrzehnte und den drohenden Identitätsverlust mit einer umfassenden Orts- und Freiraumplanung Zeichen gesetzt. In Anerkennung dafür übergibt ihr der Schweizer Heimatschutz am 22. Juni den Wakker-Preis 1991.

In Chams Lage am Ausfluss des Zugersees begründet sich seine Entwicklung mehrmals: Die Brücke über die Lorze war (und ist) der Punkt, an dem die Verbindungen aus Zürich, Zug, Luzern, dem Freiamt und dem Knonauseramt zusammenstießen. Die Strasse schlängelte sich entlang der historischen Kerne und machte Cham zum *Strassendorf*. Zugleich war die Lorze seit dem 17. Jahrhundert Quelle der frühindustriellen Mühlen und Schmieden, aus denen sich im 19. Jahrhundert die Papierfabrik und die Baumwollweberei formten.

Stete Entwicklung

Den Hauptbeitrag zur Industrialisierung leistete der Anschluss an die Eisenbahnlinie Luzern – Affoltern – Zürich von 1864. Dies war ein Grund für die Errichtung der «Anglo-Swiss Condensed Milk Company» von 1866, ein schillerndes Unternehmen zweier amerikanischer Brüder und hälftige Wurzel des heutigen «Multis» Nestlé. Papierfabrik und Milchsiederei bauten ihre Infrastrukturen auf, Fabrikations- und Wohnbauten aller Arten. Die Fabriken entstanden beidseitig des Flusslaufs, die Wohnbauten weiträumig über das Dorfgebiet verstreut. Ab 1880 zog Cham in einem bis heute stets über dem Schweizer Durchschnitt liegen-

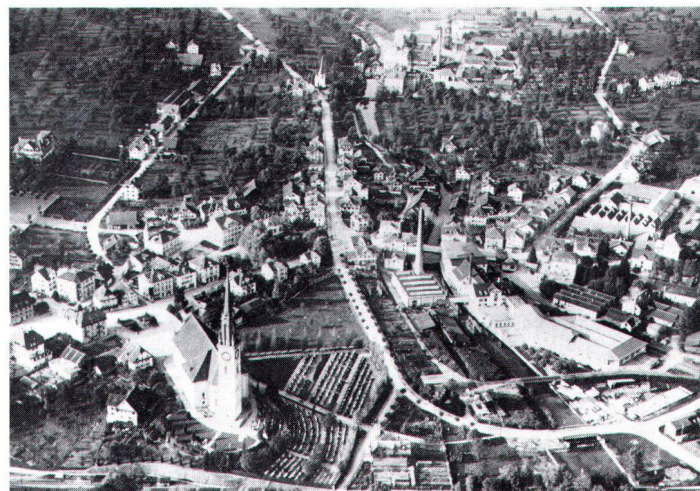
den *Mass* Wohnbevölkerung an. Mit dem Abbau der Chamer Aktivitäten von Nestlé-Anglo-Swiss um 1930 nahm in Cham die industrielle Vorherrschaft ab. Die immer engere *Verflechtung der Zuger und Zürcher Wirtschaftsräume* verhinderte mit ihren Pendlern jedoch einen Dornröschenschlaf Chams. Vielmehr wuchs nach dem Krieg die Bevölkerung weiter an, heute zählt Cham knapp 11000 Einwohner.

Suche nach Qualität

Lange Zeit galt quantitatives Wachstum als zu erstrebendes Ziel. So rechneten die Planer der 60er Jahre mit 24000 Einwohnern. *Qualitative* Krite-

rien wurden in der Ortsplanung von 1980 stärker, es wurden Naturschutzgebiete, Natur- und Kulturobjekte und erhaltenswerte Ortsbilder aufgenommen. Die Gemeindeversammlung lehnte eine Umfahrungsstrasse ab und wünschte sich einen 200-m-Waldschuttgürtel. In der Kernplanung wurde versucht, Grundlagen einer Planung zu bilden, die den Dorfkern zu einer *harmonischen und charakteristischen* Einheit wachsen liessen. Dabei wurden fünf Stossrichtungen genannt:

Die *Erhaltung von Einkaufsmöglichkeiten* als Antwort auf Einkaufszentren, und die *Schaffung von verkehrsfreien Einkaufsbereichen*. Weiter



Cham während der industriellen Hochblüte um 1920 (Swissair-photo).

Cham au moment de l'essor industriel des années vingt.

sollte versucht werden, den bisher durch Industrieland besetzten Raum mit einer *Verbindung des Dorfkerns zur Lorze und zum See* aufzuwerten, und diese Zonen *etappenweise* in die Dorfkernzone einzugliedern. Als letztes, für die Erhaltung des Dorfcharakters enorm wichtiges Ziel, wurde die *Wahrung der Massstäblichkeit* festgelegt.

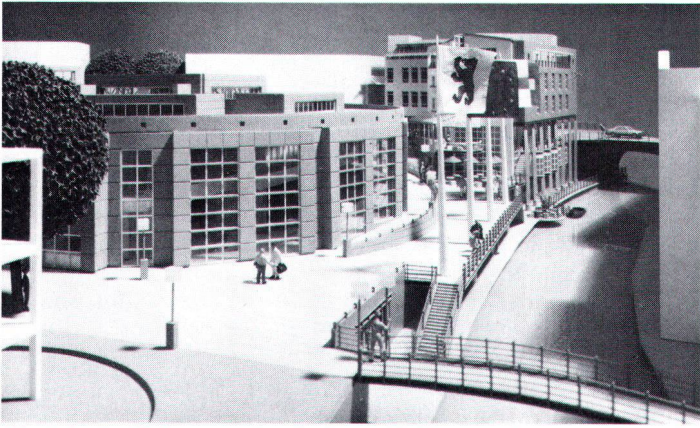
Aktive und passive Verkehrskonzepte

Der Verkehr durch Cham verlor in den siebziger Jahren seine Harmlosigkeit und wurde zur Qual. Anfangs der achtziger Jahre erreichte er die *unerträglichen Werte von weit über 20000 Bewegungen täglich*. Als Antwort darauf wurde 1984 nach der Ablehnung der Umfahrungsstrasse von den Chamer Stimmbürgern ohne Gegenstimme ein Verkehrskonzept angenommen, das auf vier Ebenen den Verkehr an die Zügel nehmen wollte:

Passiv galt es, nach der Devise *Durchgangsverkehr auf die Autobahn* die Nutzung der bestehenden Autobahn durch neue Anschlüsse zu fördern, was der Bund bis heute nur teilweise erlaubt hat. Aktiv sollten die *Querschnitte der Durchfahrtsstrassen reduziert* werden, um mit Fahrrad- und Fussgängerstreifen und Pförtneranlagen allen Verkehrspartnern zu entsprechen. Weiter sollten die *Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, Fussgänger und Velofahrer* verbessert werden. Der Tarifverbund im Kanton Zug, Ortsbusse, häufigere, getaktete und verbesserte Busverbindungen, Radwege und neue Fussgängerverbindungen sind erste Früchte. Weitere gilt es zu ernen. Als letztes, vorsorgliches Element wird trotzdem der Raum für die *Umfahrungsstrasse freigehalten*.

Freiraumplanung

In der Ortsplanung, von der Gemeindeversammlung diesen Januar verabschiedet, wurden bestehende Leitideen



Modell der Bebauung des früheren Industriegebietes entlang der Lorze mit Gemeindsaal, Hotel und neuen Fussgängerverbindungen nach J. Stöckli (Bild Ottiger).

Maquette de l'aménagement de l'ancien secteur industriel, au bord de la Lorze, avec salle communale, hôtel et chemins piétons.

rechtlich verankert, neue aufgenommen: Die Gemeinde soll *kontrolliert wachsen*, Ziel sind jährlich 100–150 neue Einwohner. Die Gebiete um die gemeindenahen Wälder sollen als *landwirtschaftlich genutzte Freiräume erhalten* bleiben. Auch als Freiräume sollen *Lorzelauf und Seeufer aufgewertet* werden. Bei baulichen Veränderungen soll die *Masstäblichkeit im Dorfkern beachtet* werden, und die nicht eingezonten *Aussenweiler erhalten* bleiben. Schliesslich sollen Wohn- und Arbeitsplätze durch *verdichtetes Bauen* unter geringstem Kulturlandverschleiss erstellt werden. Cham hat somit auf der planerischen Ebene wichtige Punkte zur Freiraumplanung, zum Ortsbildschutz und zur Wahrung der Identität der vom Dorf zur Stadt gewordenen Gemeinde festgelegt. Damit sind jedoch nur die Grund-

linien festgelegt. Als Beispiel der Umsetzung in die Praxis sei der Neubau des Bahnhofgebäude aus 1893 erhalten bleiben sollte, wollte die SBB das Gelände vorerst in der üblichen Blockbebauung entlang den Geleisen überbauen. Auf Anregung der Gemeinde hat man sich zu einem Projektwettbewerb entschieden, der ein bemerkenswertes Projekt hervorbrachte, das die Bauten zurückgesetzt in mehreren Baukörpern anordnet und somit einerseits auf die Masstäblichkeit des Quartiers eingeht, andererseits dem Bahnhofgebäude das nötige Umfeld belässt.

In dieser Alltagsarbeit wird die Gemeinde Cham durch den Wakker-Preis bestärkt, zugleich aber auch ermahnt, den hohen Zielen der Ortsplanung jederzeit gerecht zu werden.



Redimensionierte Sinsstrasse mit Verengung bei Fussgängerstreifen (Bild Borner).

La rue de Sins rendue plus étroite au profit d'une piste pour piétons.

A Cham le prix Wakker 1991

Maintien de l'identité malgré l'urbanisation

par M. Pius Sidler, historien d'art, Cham (résumé)

Commune typique de l'essor urbain du XIX^e siècle, Cham (ZG) a su répondre aux pressions de la construction des dernières décennies par une planification très complète. La Ligue suisse du patrimoine national lui en témoignera sa reconnaissance en lui remettant le 22 juin le prix Wakker 1991.

Toutes les conditions étaient réunies pour le développement du village de Cham: point de jonction des routes de Zurich, Zoug, Lucerne, du «Freiamt» et du «Knonaueramt»; rivière (la Lorze) source d'énergie pour les forges et les moulins des premières industries du papier et du coton; rattachement de 1864 à la voie ferrée Lucerne–Affoltern–Zurich. D'où l'installation de l'«Anglo-Swiss Condensed Milk Company», affaire américaine constituant à l'origine une moitié de la Nestlé. Quand cette moitié tomba (1930), loin de s'endormir, Cham développa encore ses relations économiques avec Zoug et Zurich et, régulièrement au-dessus de la moyenne suisse, Cham est aujourd'hui une petite ville de 10000 habitants.

Dans les années soixante, les planistes envisageaient un développement quantitatif jusqu'à 24000 habitants. Mais à partir de 1980, les critères qualitatifs ont pris le dessus et la planification locale a prévu la création de réserves naturelles, la protection de sites bâtis, une ceinture verte plutôt qu'une route contournement. Pour maintenir le caractère harmonieux et typique du centre historique, on a prévu le maintien des petits commerces plutôt que de grandes surfaces, avec zone piétonne; une liaison (à travers la zone industrielle) avec la rivière et le lac pour le centre-ville, et la sauvegarde d'une échelle mo-

deste pour les constructions. Au début des années quarantevingt, la circulation était devenue insupportable. On y a remédié par les mesures suivantes: meilleurs accès à l'autoroute voisine (ce que la Confédération n'a encore autorisé que partiellement); réduction de la circulation transversale; facilités pour les piétons et les transports publics; de plus, les conditions sont maintenant réunies pour une route de contournement. La planification adoptée au début de cette année par l'assemblée de commune prévoit notamment un strict contrôle du développement de la population; le maintien en zone agricole exploitée des espaces proches de la forêt; la mise en valeur des bords de la rivière et du lac; la sauvegarde des hameaux sis encore en dehors la zone à bâtir; une construction de logements et de locaux de travail en habitat condensé, pour épargner la terre cultivable dans la mesure possible. La nouvelle gare donne un bon exemple du début d'application du plan: les CFF voulaient construire de gros blocs le long des voies; la Commune a suggéré un concours d'architectes, et l'on va édifier plusieurs corps de bâtiments à l'échelle du quartier. Ce travail au jour le jour va être encouragé par le prix Wakker, qui du même coup incitera la Commune de Cham à respecter en tout temps les objectifs élevés de sa planification.