

# Erlebnisraum Strasse

Autor(en): **Fuchs, Hanns**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **21 (2008)**

Heft [1]: **Zug - Ansichten und Aussichten einer Stadtlandschaft**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123427>

## **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.

## Erlebnisraum Strasse

Die Verbindung von Sihlbrugg über Zug nach Arth ist im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS aufgeführt. Dem Zugersee entlang wurde sie ab 1820 als «Kunststrasse» angelegt, später als «Panoramastrasse» für den motorisierten Verkehr auf 6 Meter Breite ausgebaut. 1939 dokumentierte die Landesausstellung diesen Abschnitt als Vorzeigebispiel für damaligen Strassenbau. Heute genügt die Strasse aber den Anforderungen und Sicherheitsstandards nicht mehr; ihre Sanierung gehört zum kantonalen Strassenbauprogramm bis 2011.

Auf Stadtzuger Gebiet wurde kürzlich der 850 Meter lange Abschnitt Eielen–Lotenbach für rund elf Millionen Franken erneuert. «Eine reizvolle Aufgabe», sagt Stefan Vollmann, Leiter «Strassenbau» im Kantonalen Tiefbauamt, über die Arbeit am topografisch und landschaftlich schwierigen Abschnitt der Artherstrasse. Ein Ausbau auf den 80 km/h-Standard kam nicht infrage – wegen der kulturhistorischen Bedeutung und der 22 Kunstbauten an diesem Abschnitt, aber auch aus ökologischen Gründen. So einigten sich Strassenbauer, Landschaftsarchitekten und Wildtierbiologen von Kanton und Stadt auf eine Ausbaugeschwindigkeit von 60 km/h und legten die Strassenbreite auf 6,70 Meter (statt 7,30) plus 2,30 Meter Rad-/Gehweg fest. Damit blieben die Eingriffe in die Landschaft vergleichsweise gering und schonten den vom Zugerberg bis an den See reichenden Wald. Die Strasse behält ihren Charakter als «Strasse im Wald». Für die Kunstbauten kann sich die stellvertretende Zuger Stadtarchitektin Regula Kaiser aber ein weitergehendes Verfahren vorstellen: «Wie soll man Kunstbauten an einem historischen Verkehrsweg umgehen? Wie könnte eine zeitgemässe Panoramastrasse aussehen?» – Fragen, die ein Wettbewerb klären könnte.

Die Stadtkerndurchfahrt stellte Planern, Ingenieuren und Architekten eine anspruchsvolle gestalterische Aufgabe. Die Grundlage für diese 2006 abgeschlossene Sanierung lieferte das Wettbewerbsprojekt von agps Architekten und Hager Landschaftsarchitektur. Es sah auf den drei Stadtkernabschnitten Bahnhofstrasse, Neugasse und Grabenstrasse «einen für Zug eigenen Strassenraum, den Zuger Querschnitt» vor und lieferte dafür Gestaltungselemente, nach dem Baukastenprinzip geordnet. Auf dem Abschnitt Bahnhofstrasse konnten sich die Gestalter noch aus dem

ganzen Baukasten bedienen. Bei den folgenden Etappen wurden einige Gestaltungsmassnahmen aus Kostengründen gestrichen. Doch die gestalterischen Grundgedanken blieben erhalten: der helle Fahrbahnbelag, der als optische Bremse wirkt, die Aufwertung der vier Plätze an der Stadtkerndurchfahrt sowie die Bepflanzung an den historischen Querachsen Berg–See. Die Idee der urbanen Flaniermeile ohne Durchgangsverkehr liegt aber noch fern. Auf dem Abschnitt Neugasse fahren täglich bis zu 21 500 Fahrzeuge – wie auf der Gotthardstrecke. Die Entlastung brächte erst der seit über 20 Jahren diskutierte Stadttunnel. Doch den stuft der kantonale Verkehrsrichtplan in dritter Priorität ein, Zeithorizont 2030.

Schneller wird es ein neues Verkehrsregime auf dem nördlichen Teil der Achse Walchwil–Zug–Baar geben. Für die Zuger-/Baarerstrasse liegt ein ausführungsfähiges Betriebs- und Gestaltungskonzept vor. Heute ist dieses nördliche «Tor zu Zug» eine gesichtslose Agglostrasse – «langfristig soll sie zu einer städtischen Geschäfts- und Einkaufsstrasse verdichtet werden», heisst es in der Studie. Dafür sei die «Abklassierung» der Strasse entscheidend, sagt Regula Kaiser. Und damit dies geht, braucht es die Zuger (Nordzufahrt), die den Zuger Norden an die Autobahn A4 anschliesst. Die Bauarbeiten für dieses 100-Millionen-Werk begannen vergangenen Sommer, Ende 2009 soll es in Betrieb gehen. «Dann müssen wir bereit sein», meint Regula Kaiser – bereit, die Zuger-/Baarerstrasse zur einer Geschäfts- und Einkaufsstrasse umzubauen.

Die Nordzufahrt ist nur eines von neun grossen kantonalen Strassenbauvorhaben. Die Gesamtkosten liegen bei knapp 1,1 Milliarden Franken. So unterschiedlich die Aufgaben bei all diesen Projekten sind, gleich ist die Herangehensweise, die man seit einigen Jahren entwickelt und «eingübt» hat: Strassenbau, sagt Stefan Vollmann, werde nicht mehr als Domäne der Tiefbauingenieure und Strassenbauer gesehen. «Das Umfeld hat sich verändert», stellt er nüchtern fest. «Wir müssen raus aus dem stillen Kämmerlein und den Strassenraum als Erlebnisraum begreifen.» Viele der Projekte vergeben Kanton und Stadt als Gesamtplanermandate, Architekten und Stadtraumgestalter sind von Anfang an dabei. Dieser Weg und die Zusammenarbeit von kantonalem Tiefbau und Stadtplanung ist für Regula Kaiser «Teil der Zuger Revolution» in der Strassenraumgestaltung. Hanns Fuchs

## Zuger Strassenbauprojekte

Total: CHF 1,095 Mrd.

- > Nordzufahrt: Anbindung von Zug Nord an die Autobahn A4. CHF 103 Mio.
- > Tangente, Zug/Baar: direkte Verbindung vom Ägerital zur A4. CHF 200 Mio.
- > Stadttunnel Zug: Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr. CHF 300 Mio.
- > Umfahrung Cham–Hünenberg: Entlastung des Chamer Dorfsentrums. CHF 180 Mio.
- > Umfahrung Unterägeri: Entlastung des Ortszentrums. CHF 100 Mio.
- > Verbindung Grindel–Bibersee: Entlastung von Siedlungsgebieten zwischen Hinterberg/Steinhausen und Knonaueramt. CHF 30 Mio.
- > Ostumfahrung Rotkreuz: Entlastung des Ortszentrums. CHF 30 Mio.
- > A4 Anschluss Rotkreuz: Sicherheits- und Kapazitätserhöhung. CHF 37 Mio.
- > Sechsspurausbau A4: Kapazitätserhöhung des Abschnitts Rotkreuz–Cham. CHF 115 Mio.

**3** Fahrbahnbeläge, Bepflanzung und das Stärken der Plätze sind Teile des Baukastens der agps Architekten und Guido Hager für die Zuger Stadtkerndurchfahrt.

**4** Realisiert sind die verschiedenen Strassenbeläge und das sie begleitende Metallband. Auf das Lichtband wartet Zug noch.

