

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 21 (2008)
Heft: [1]: Zug - Ansichten und Aussichten einer Stadtlandschaft

Artikel: Erlebnisraum Strasse
Autor: Fuchs, Hanns
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123427>

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: 15.05.2025

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

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 behielt 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 Fahrbahnelag, 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 bräuchte 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 «eingeübt» 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 Dorfkerns. CHF 180 Mio.
- > Umfahrung Unterägeri: Entlastung des Ortskerns. CHF 100 Mio.
- > Verbindung Grindel–Bibersee: Entlastung von Siedlungsgebieten zwischen Hinterberg/Steinhausen und Knaueramt. CHF 30 Mio.
- > Ostumfahrung Rotkreuz: Entlastung des Ortskerns. CHF 30 Mio.
- > A4 Anschluss Rotkreuz: Sicherheits- und Kapazitätserhöhung. CHF 37 Mio.
- > Sechsspurausbau A4: Kapazitätserhöhung des Abschnitts Rotkreuz–Cham. CHF 115 Mio.

3 Fahrbahneläge, 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.

