

Zeitschrift: Tugium : Jahrbuch des Staatsarchivs des Kantons Zug, des Amtes für Denkmalpflege und Archäologie, des Kantonalen Museums für Urgeschichte Zug und der Burg Zug

Herausgeber: Regierungsrat des Kantons Zug

Band: 14 (1998)

Artikel: Das Appartementhaus "Seepark" an der Gartenstrasse in Zug : im Gedenken an den Architekten Hanns A. Brütsch (1916-97)

Autor: Horat, Heinz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-527162>

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: 14.05.2025

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

Das Appartementhaus «Seepark» an der Gartenstrasse in Zug

Im Gedenken an den Architekten Hanns A. Brütsch (1916–97)

Heinz Horat

Das im 19. Jahrhundert entlang bestehender Strassen überbaute Gebiet zwischen Postplatz und Bahnhof wurde seit den dreissiger Jahren unseres Jahrhunderts erneut ein Thema der Planung.¹ Zwar schafften viele gute und auch weniger gute Ideen den steilen Weg hinauf in die politische Entscheidungsphase, doch dann kam das Nein des Soveräns, und alles verschwand sang- und klanglos in Archivschachteln. Nicht ganz alles. Zwei städtebaulich und architektonisch sehr wichtige Gebäude erblickten trotz aller Widerwärtigkeiten das Licht der Welt und zeugen noch heute, gerade eben bestens restauriert, von den Visionen der fünfziger Jahre. Der eine Neubau war das von Hanns A. Brütsch (1916–97) im Architekturbüro Stadler & Brütsch geplante und 1953–54 errichtete Appartementhaus «Seepark» an der Gartenstrasse.² Der zweite wichtige Bau, die Zuger Kanto-

nalbank von Leo Hafner und Alfons Wiederkehr, reicht in der Planung zwar noch in die Zeit vor 1950 zurück, entstand dann aber erst etwas später, nämlich 1955–58, am Postplatz.³

Der 1929 aufgelegte Bauzonenplan von Ingenieur L. Auf der Maur sah im Gebiete zwischen Bundes-, Rigi-, Garten- und Bahnhofstrasse eine geschlossene Bauweise mit vier Stockwerken und ausbaubarem Dachgeschoss vor.⁴ Dieser Bauzonenplan wurde zwar von der Einwohnergemeindeversammlung am 7. Juni 1929 abgelehnt, doch reichte Architekt Dagobert Keiser am 23. Februar 1933 dem Stadtbauamt Zug eine Bebauungsstudie ein, welche dieselben Intentionen aufnahm und für das genannte trapezförmige Gebiet eine Blockrandbebauung in geschlossener Bauweise vorsah. Als Bauherrschaft trat die Kirsch-Destillationsfirma Carl Landtwing auf. Der nicht weiter verfolgte Bebauungsplan hätte das Geviert um einen grossen Gartenhof mit total siebzehn Häusern überbaut. Im Untergeschoss waren Werkstätten mit hofseitigen Garagen vorgesehen, darüber vier Stockwerke und ein strassenseitig zurückspringendes, flach gedecktes Attikageschoss.

¹ Die entsprechenden Akten befinden sich im Archiv des Stadtbauamtes Zug, Bebauungspläne 2.22.03.

² Bauakten im Archiv des Stadtbauamtes Zug, Baugesuch Nr. 3859, sowie Bebauungspläne 2.22.03.

³ Bauakten im Archiv des Stadtbauamtes Zug, Baugesuch Nr. 4329.

⁴ Stadtbibliothek Zug, TK 94.

Abb. 1
Zug, Gebiet Chamerstrasse–
Bundesstrasse um 1940.



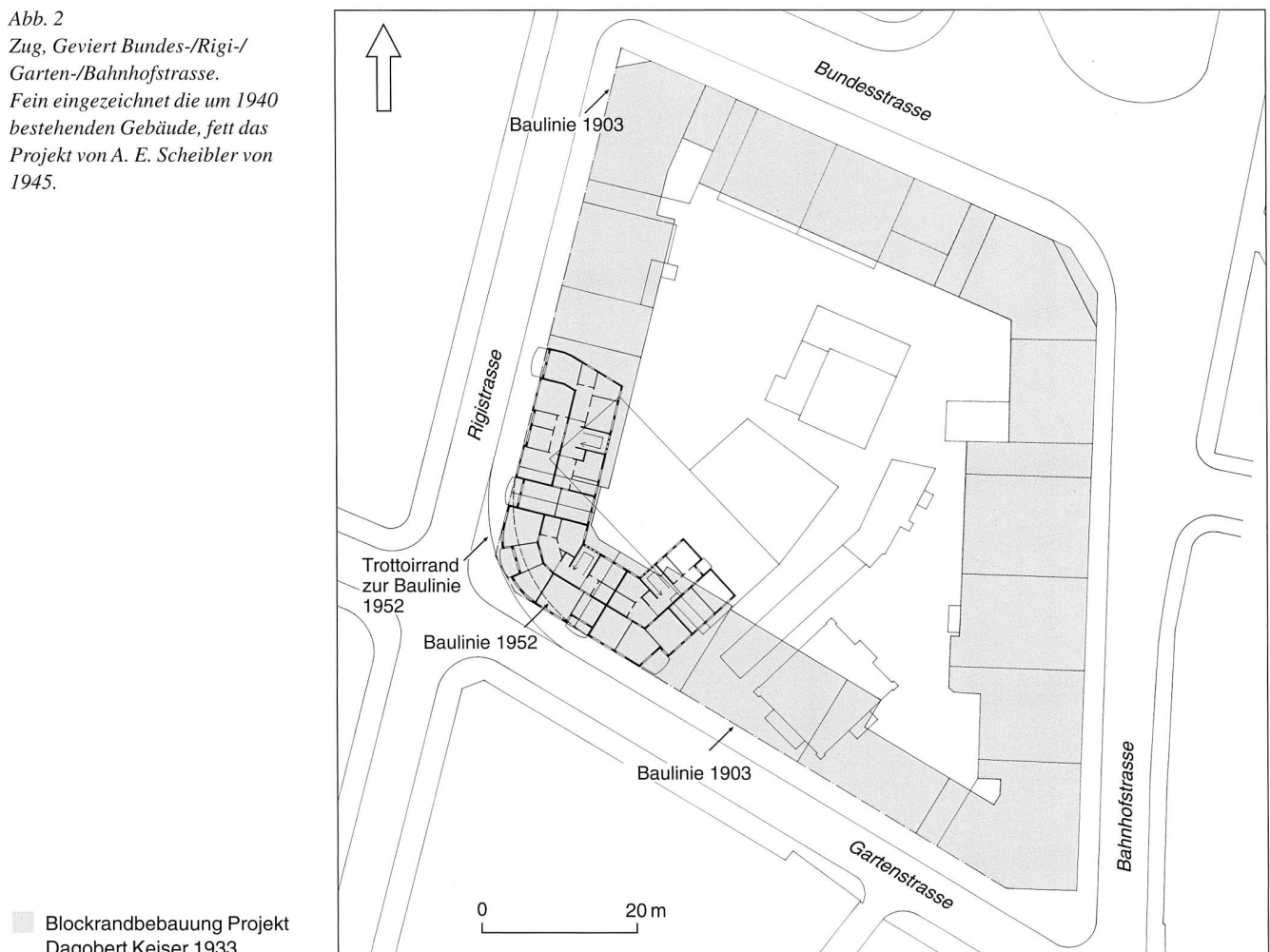
■ Strassenplan
Dagobert Keiser 1944
■ Projekt Derron/Wilhelm 1944

Strassenplanung

Das Projekt blieb Entwurf, wahrscheinlich darum, weil gleichzeitig und schon seit einigen Jahren eine andere Planungsaufgabe im Raume stand und noch nicht zu Ende diskutiert worden war. Es ging um das von der Bundesverwaltung aufgelegte eidgenössische Hauptstrassennetz und um die dort vermerkte Idee, die Hauptstrasse Zürich–Luzern durch das Knonauseramt zu leiten und Zug somit zu umfahren. Bisher wurde der Verkehr von Zürich über die Baarerstrasse bis zur Bundesstrasse geführt und teilte sich dort einerseits Richtung Gotthard, über die Bahnhofstrasse und die Neugasse, und andererseits Richtung Luzern, über die Bundesstrasse, die Alpenstrasse und die Chamerstrasse. Gerade die Strasse nach Luzern war durch drei gefährliche Kurven behindert. Verschiedene Leute, insbesondere auch Dagobert Keiser, der sich als «Freund der Durchfahrtsstrassen, im Gegensatz zu den Projekten für Umfahrungs-routen» bezeichnete, wollten verhindern, dass Zug vom Hauptverkehr abgeschnitten würde. Sie schlugen darum vor, die gegenwärtige Linienführung von Baar her über die Bundes- und Alpenstrasse Richtung Cham durch die Entschärfung der Kurven mit den gefährlichen Ecken beim Hotel Bahnhof und bei der Liegenschaft Alpenblick so zu verbessern, dass der Verkehrsstrom die Stadt Zug immer

noch erreichen konnte (Abb. 1).⁵ Der Vorschlag Keiser ging davon aus, dass von der Gartenstrasse eine neue Diagonale zur Einmündung Bundesstrasse/Baarerstrasse angelegt werden sollte, was die bereits erwähnte Liegenschaft Landtwing an der Rigi- und Gartenstrasse durchschnitten und die Verwirklichung der geschilderten Projekte verunmöglichte. Der Zuger Stadtgenieur Eugen Derron kritisierte den Vorschlag Keiser als zu einschneidend und nicht realisierbar, da ganze Grundstücke preisgegeben werden müssten. Er legte 1944 einen zusammen mit Architekt Walter F. Wilhelm erarbeiteten eigenen Strassenplan vor. Dieser nahm mehr Rücksicht auf das bestehende Strassennetz und die vorhandenen Gebäude, tangierte die Liegenschaft Landtwing kaum und führte ein neues Strassenstück von der Ecke Bundesstrasse/Rigistrasse direkt zur Chamerstrasse an den See.⁶ Wie schon bei Keiser fallen die ausgerundeten Ecken der Gebäudegevierte auf. 1949 äussert sich Eugen Derron, nun nicht mehr Zuger Stadtgenieur, zu generellen Verkehrsproblemen in Zug. Er schreibt: «Durch den Kanton Zug führen die Hauptdurchgangsstrassen Zürich–Sihltal–Zug–Gotthard–Tessin (Nr. 4 und 25) und Zürich–Sihltal–Zug–Luzern (Nr. 4). Erstere, als kürzeste Verbindung zwischen West-Deutschland und Italien, hat internationale Bedeutung. Ihrer aussergewöhnlichen landschaftlichen Reize wegen wird sie von ausländischen Auto-

Abb. 2
Zug, Geviert Bundes-/Rigi-/
Garten-/Bahnhofstrasse.
Fein eingezeichnet die um 1940
bestehenden Gebäude, fett das
Projekt von A. E. Scheibler von
1945.



mobiliten viel benützt. Die Strasse Zürich–Zug–Luzern hat neben dem grossen interkantonalen Lokalverkehr einen enormen Wochenendverkehr zu bewältigen, der an schönen Frühlings- und Sommertagen fast amerikanische Dimensionen annehmen kann. So kommt es, dass vom gesamten Durchgangsverkehr Zürich–Innerschweiz, bzw. Rapperswil–Wädenswil–Innerschweiz zirka zwei Drittel auf den Verkehr nach Luzern entfällt. Beide Verkehrsadern führen mitten durch die Stadt Zug, und zwar auf Strassen, die bezüglich Übersichtlichkeit, Flüssigkeit und Fassungsvermögen keineswegs als ideal bezeichnet werden können.»⁷ Eugen Derron unterbreitet Vorschläge zur neuen Linienführung der Strassenbahn und zur Verflüssigung des Durchgangsverkehrs Zürich–Luzern. In unserem Zusammenhang sind insbesondere seine zusammen mit Architekt Walter F. Wilhelm entworfenen Projekte zur Umgestaltung des Bahnhofs, des Bahnhofplatzes und seiner Zugänge, des ganzen Bahnhofquartiers also, von Interesse, umso mehr, als die Architekten Hafner & Wiederkehr eigene Projekte zu demselben Thema beigesteuert haben. Beide einmal mehr nicht realisierten Vorschläge sind im Artikel Derrons abgebildet.

Dieser eben erst entworfenen Baulinie folgte ein von den Architekten A. E. Scheibler, Biel, und Fritz Rutz, Zürich, im April 1945 eingereichtes Baugesuch (Abb. 2). Nun sollte nur die Ecke Rigistrasse/Gartenstrasse überbaut werden, mit einem Wohnblock, der ausgerundet wurde. Auch wenn die Ansicht im Sockel- und Dachbereich einen einzigen Baukörper suggeriert, zeigen die Grundrisse im Sinne traditioneller Blockrandbebauung die Aufteilung in drei separate Häuser mit je eigenen Erschliessungen. Wiederum sind ein Kellergeschoss, vier Vollgeschosse und ein strassenseitig zurückspringendes Attikageschoss, diesmal mit Satteldach, projektiert (Abb. 3). Das von der Strasse



Abb. 3
Zug, Ecke Rigistrasse/Gartenstrasse. Ansicht der von A. E. Scheibler und Fritz Rutz 1945 projektierten Überbauung. Blick vom See aus.

abgesetzte Hochparterre tritt als eigentlicher Sockel in Erscheinung, der nur durch eher kleine Fenster und die nischenartigen Eingänge durchbrochen ist. In ihren Erläuterungen weisen die Architekten auf die Standortqualitäten des Bauwerks hin, die Aussichtslage nahe am See, die kurze Distanz zum Bahnhof, vom Stadtlärm verschont und trotzdem zentral gelegen. Die Häuser sollten «für anspruchsvolle Mieter, jedoch aber ohne Luxus ausgestattet sein.» Vorgesehen waren gesamthaft 24 Zweizimmerwohnungen, 8 Dreizimmerwohnungen und drei 1½-Zimmerwohnungen. Loggien und Balkone nahmen den Bezug zum See auf. Gebaut wurde nicht.

Am 23. März 1948 schrieb die Kirschbrennerei Gartenstrasse AG an das Stadtbauamt, man beabsichtige nun doch, das Grundstück an der Gartenstrasse/Rigistrasse zu überbauen und ersuche somit um die Zustellung eines verbindlichen Strassenplanes.⁸ Am 27. Juli 1948 teilte das Stadtbauamt den Eigentümern mit, die Baulinie gemäss Strassenprojekt Derron/Wilhelm sei verbindlich (Abb. 2). Dieser Entscheid bedeutete, dass man auf den Vorschlag von Dagobert Keiser nicht eintreten und den Bebauungsplanentwurf Derron/Wilhelm weiterverfolgen wollte, denn mit einem Neubau auf der Liegenschaft Landtwing war die Variante Keiser nicht mehr realisierbar (Abb. 1). Aufgrund des von der Brennerei Gartenstrasse AG eingereichten Bauermittlungsgesuches beantragte der Einwohnerrat der Einwohnergemeindeversammlung eine Änderung der seit dem 10. November 1903 gültigen Baulinien an der Nordostseite der Garten- und Rigistrasse. Der Antrag wurde am 29. Juni 1950 zurückgewiesen, mit dem Auftrag, zu prüfen, ob nicht doch eine Verbindungsstrasse vom Bundesplatz an die Chamerstrasse über das Grundstück Landtwing zu bauen sei. Die Mitstreiter von Dagobert Keiser hatten sich also

⁵ Zuger Nachrichten Nr. 9, 22. Januar 1943. Archiv des Stadtbauamtes Zug, 2.22.03: Plan «Vorschlag für Lösung der Durchfahrtstrasse Luzern–Zug–Zürich» von Dagobert Keiser, Januar 1944. Hierüber referierte Dagobert Keiser 1949 vor der Technischen Vereinigung Zug (Zuger Volksblatt, 19. September 1949). Vgl. hierzu auch den Artikel «Zuger Verkehrsprobleme» in den Luzerner Neuesten Nachrichten vom 17. Juni 1950.

⁶ Archiv des Stadtbauamtes Zug, 2.22.03, Bebauungsplan Postplatz–Bundesstrasse, Bau-Strassenplan Vorstadt–Neustadt Zug, 11. März 1944, Walter F. Wilhelm. – Eugen Derron, Strassenbaufragen in der Stadtgemeinde Zug. Zuger Volksblatt, 22. Mai 1945. – Eugen Derron, Verkehrsprobleme im Raume Zug und Umgebung. In: Strasse und Verkehr Nr. 7, 1949, 210–217.

⁷ Tatsächlich gehörte die Strecke Sihlbrugg–Zug zu den stark befahrenen Strassen der Schweiz. Die schweizerischen Verkehrszählungen 1948/49, herausgegeben von der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner, weisen im Schlussbericht (Zürich 1951) auf den Seiten 26/27 und 32/33 die folgenden «Tagesergebnisse aller Motorfahrzeuge» aus aus:

	Zürich–Winterthur	ZH–Chur	Sihlbrugg–Zug
Sonntag, 25. Juli 1948	5151	4567	3653
Sonntag, 22. Aug. 1948	4071	4854	4463
Sonntag, 17. Okt. 1948	4359	4120	2928

⁸ Archiv des Stadtbauamtes Zug, 2.22.03.

nochmals durchzusetzen versucht. Auch in der Zeitung wurde der Vorschlag diskutiert. Ein Einsender schrieb, anstelle des alten Brennergebäudes von Carl Landtwing sei ein Appartementhaus geplant. «Gleich nach der Bauauschreibung haben sich wieder alte Strassenbaufreunde zum Wort gemeldet und glauben, das Vorstadtquartier durch eine grosse Verkehrsstrasse zu verschönern!» Davon solle nun endlich abgesehen werden. Die Zeit, da nur Strasseningenieure planen, sei vorbei, Städtebau wäre endlich nötig.⁹

Am 4. Dezember 1951 lehnte der Regierungsrat das Begehren der «Strassenbaufreunde» aus finanziellen Gründen ab. Somit konnte die Festlegung der beantragten neuen Baulinien für den 24. Januar 1952 ein zweites Mal traktantiert werden und wurde nun von der Einwohnergemeindeversammlung angenommen. Begründet wurde diese Änderung mit der Feststellung, die gültige Baulinie weise an der nordöstlichen Ecke der Garten- und Rigistrasse nur eine kleine Abkröpfung auf, welche die heutigen Anforderungen bezüglich Übersichtsmöglichkeit an Knotenpunkten in keiner Weise erfülle. Eine neue, grosszügige Ausrundung der Ecke sei aus verkehrstechnischen Gründen notwendig. Die Bürgerschaft goutierte das Argument und betrieb damit auch gleich Baukunst, denn die neue Baulinie beeinflusste nicht nur die Grundform, sondern auch das Konzept der in der Folge gebauten Architektur.

Das Appartementhaus «Seepark»

In dieser Zeit wechselte das Grundstück den Eigentümer. Auftrags der Progressa Immobilien AG Zug reichten die Architekten Alois Stadler und Hanns A. Brütsch am 7. September 1950 ein Baugesuch ein.¹⁰ Erstmals reagiert der von Hanns A. Brütsch gezeichnete Entwurf nun konsequent auf die durch die Baulinie vorgegebene Ausrundung der Strassenecke, indem ein Gebäude mit nur einer Erschliessung, dem rückwärtig vorspringenden zentralen Treppenhaus, vorgeschlagen wird (Abb. 4). Wohl hatten

bereits die Architekten Scheibler und Rutz aufgrund der Baulinie einen geschwungenen Gebäudekörper geplant, diesen aber im Sinne traditioneller geschlossener Blockrandbebauung in drei separate, in sich selbständige Gebäude aufgeteilt. Durch die Konzentration auf ein Gebäude konnte nun der durch die Strassenlinie vorgegebene Schwung in den Körper, die Grundrisse und die Fassaden übernommen werden. Die Konzession an «die Übersichtsmöglichkeit an Knotenpunkten» wird also architektonisch positiv umgesetzt, der Verkehrsfluss ist das Thema der Architektur geworden. Dieses Thema wird sich nun in den beiden noch folgenden Projektänderungen verdichten, das Projekt erfährt weitere Verbesserungen. Das Prinzip wurde nicht verändert.

Das Appartementhaus bot Raum für einen durch einen Seiteneingang erreichbaren Tea Room im Erdgeschoss, ansonsten sah es Wohnungen vor. Der markante Haupteingang führt über einige Stufen in die Halle im Hochparterre, mit Lift und dreiläufigem, abgewinkeltem Treppenhaus. Rückwärtige Laubengänge verbinden die einzelnen Wohnungen mit dem Treppenhaus. In der Haustiefe können drei Schichten unterschieden werden: Rückwärtig der Laubengang als Erschliessungszone, dann der Eingangsbereich der Wohnung mit Küche und Bad/WC, seeseitig der Wohnraum, der mit grossen Fenstern auf den See geöffnet ist. Bei Zweizimmerwohnungen ergänzt ein Schlafzimmer ebenfalls seeseitig den Wohnraum. Das Dachgeschoss, das 4. Obergeschoss, markiert einerseits mit einem Balkon als Gesims die Gebäudekante und springt anderseits um Stockwerkhöhe zurück, ebenso wie das auf die halbe Gebäudetiefe zurückgenommene, flach gedeckte und als Estrich bezeichnete Attikageschoss. Die Seefront präsentiert sich als schon im Erdgeschoss weitestgehend verglaste Stützensfassade.

Das auf den 10. November 1952 datierte überarbeitete Projekt verlagert den Tea Room mit 52 Innen- und 48 Terrassenplätzen vom Erdgeschoss ins Attikageschoss, verzichtet also auf den Seiteneingang. Dadurch wird der Baukörper weiter zentriert, mit grosszügigerem Haupteingang und entsprechender Vorhalle, gerundetem Treppenhaus und geschwungener Treppe. Büros nehmen die Räume des Tea Rooms ein, die Fenster werden kleiner und markieren so ein gegenüber den oberen Stockwerken deutlich geschlosseneres Sockelgeschoss. Durch die Anordnung von grösseren Wohneinheiten kann der rückwärtige Laubengang kürzer geführt werden. Auffallendste Änderung ist die Ergänzung der Seefront durch Balkone, die nun ab dem 1. Obergeschoss eine weitere Raumschicht bilden und dem Gebäude mit ihren geschwungenen Betonplatten und den feinen Eisenstaketengeländern noch mehr Fahrt – um bei der Ausdrucksweise im Zusammenhang mit der verkehrsabhängigen Veränderung der Baulinie zu bleiben – verleihen.

⁹ Zuger Volksblatt Nr. 33, 16. März 1951.

¹⁰ Archiv des Stadtbauamtes Zug, Bauprojekt Nr. 3859 und 4139.

Abb. 4
Zug, Appartementhaus
«Seepark», Garten-
strasse 4, von Hanns
A. Brütsch. Grundriss
eines Wohngeschosses,
überarbeitetes Projekt
1952.

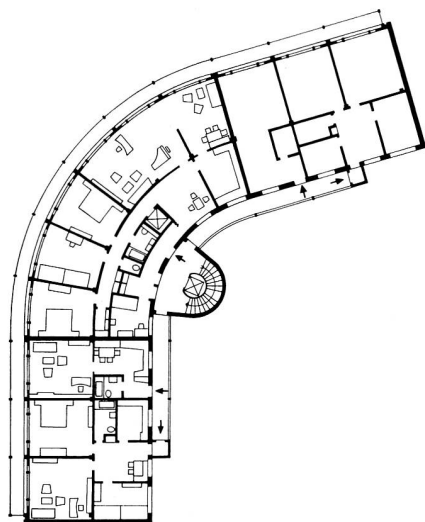




Abb. 5
Zug, Appartementhaus «Seepark». Ansicht der Hauptfront nach der Restaurierung 1997.

In den auf den 24. September 1953 datierten Ausführungsplänen wird der Haupteingang, der in der Vorstufe zwei Türen besass, auf ein annähernd quadratisches Portal konzentriert. Eine neue Fenstergliederung an den Obergeschossen gibt der Fassade zusammen mit dem Balkongeländer, den einfachen und doppelten Betonpfeilern und den Mauerstücken einen weiter verfeinerten Rhythmus. Ebenso dynamisch wirkt die breit hingelagerte Hoffront mit nunmehr geschlossenem Treppenturm, klein dimensionierten Fenstern, Laubengängen auf Betonplatten und Eisenstaketengeländern.

Gedacht als Drehpunkt im Zentrum der neuen Stadt, setzt das Haus «Seepark» als Rundbau einen ungewohnten Akzent. Geschwungene Gebäude fallen städtebaulich ohnehin aus dem Rahmen. Baldassare Peruzzi bog mit seinem Palazzo Massimo alle Colonne in Rom sämtliche Architekturordnungen zurecht, und Erich Mendelsohn baute 1928–29 das Kaufhaus Schocken in Chemnitz, um den starren Raster der Randbebauung durch die Rundform zu öffnen. Dasselbe Thema haben Jacques Herzog und Pierre de Meuron 1986 mit dem Wohn- und Geschäftshaus Schwitter in Basel aufgenommen, mit einem Rundbau, der sich auf seinen Vorgänger aus den dreissiger Jahren beruft.

Das Wohn- und Geschäftshaus «Seepark» überzeugt sowohl in der grossen Form wie auch im Detail (Abb. 5–8). Die starke horizontale Schichtung der sechs Geschosse entwickelt zusammen mit der eleganten Fassadenkurve eine

hohe Dynamik. Die Bewegung, ein Topos der Moderne, wird von den dünnen Betonplatten der auskragenden Balkone förmlich beschleunigt. Das Fassadenrelief überträgt diesen Schwung in die Vertikale: Die Balkone drängen das Sockelgeschoss optisch zurück, die filigranen Balkongeländer lassen die mit feinen Fensterprofilen rhythmisierte Fassadengliederung ungebrochen durchscheinen, und die zwei jeweils um Balkontiefe versetzten Attika-



Abb. 6
Zug, Appartementhaus «Seepark». Ansicht der Hoffassade mit dem Treppenturm und den Laubengängen, nach der Restaurierung 1997.



Abb. 7
Zug, Appartementhaus «Seepark». Die oberste Terrasse im 6. Stock mit Blick auf den See, nach der Restaurierung 1997.

geschosse nehmen die Hauskante weich zurück. Das Gebäude spielt raffiniert mit Kubus, Fläche und Kalligraphie, es überrascht durch offensichtliche Monumentalität, die im ausnehmend gepflegten Detail gleich wieder relativiert wird. Hierzu tragen die Farben bei: Indisch-Rot, Gelb, Lindengrün, Grau, Blau und Weiss sind zum mediterranen Potpourri der «farbigen Moderne» vereint. Im Inneren sind die Raumschichten in der Ausstattung unterschieden. Die volle Raumhöhe, die Konstruktionshöhe, wird in der Wohnzone wahrgenommen, in der rückwärtigen Ein-

gang/Küche/Bad-Schicht ist die Decke mit Holzfasertafeln 30 cm heruntergehängt. Die Konstruktionsweise selbst wechselt im vierten Obergeschoss vom Skelettbau mit Unterzügen unten zu Massivbau mit Zwischenmauern und direkt aufliegender Betonplatte oben. Linoleum bedeckt den Eingangsbereich, in den Nasszellen sind die PVC-Platten durch einen Kautschuk-Belag ersetzt worden, in den Wohn- und Schlafzimmern verblieb man beim gedämpften Buchenmosaik-Parkett. Die Podeste des Treppenhauses in Marmor- und Travertinterrazzo alternieren mit den Treppenstufen aus rotem Veroneser Marmor. Interessant ist das Heizsystem: Die original eingebaute RAY-RAD-Strahlungsheizung mit Eisenplatten in den Binnenwänden der Fensterzonen wurde beibehalten und saniert.

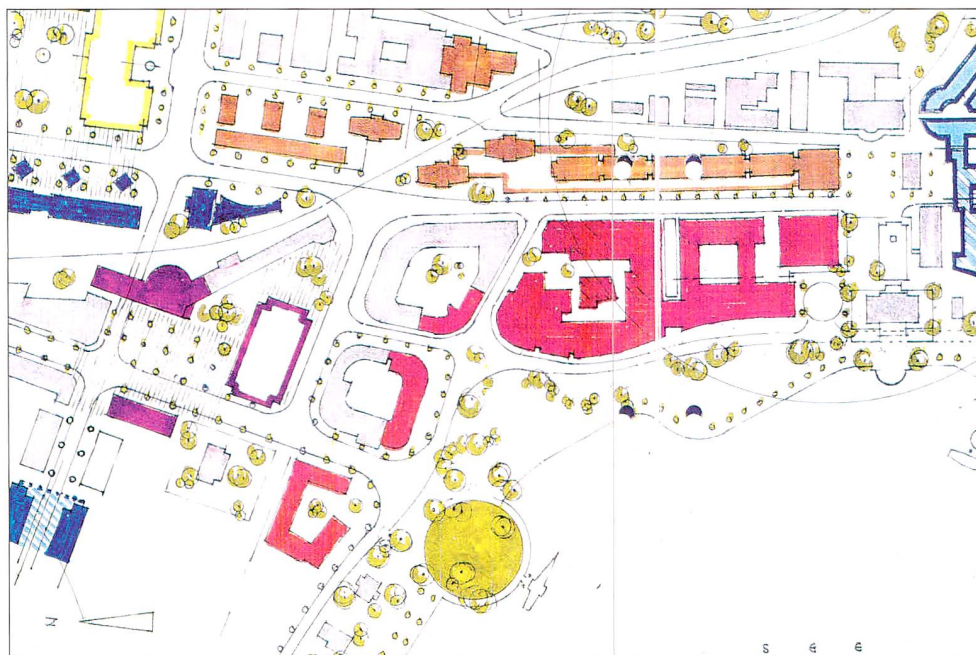
Der präzise gefasste Haupteingang markiert einen ansonsten auffallend geschlossenen Erdgeschosssockel, der Büros und Arztpraxen vorbehalten war. Die fünf Wohngeschosse werden über den in den Innenhof ragenden Treppen- und Liftturm erschlossen. Rückwärtige Laubengänge verbinden zu den korridorlosen Wohnungen verschiedener Grössen. Sie sind in drei, vom Hof zum See sich weitenden Flächen organisiert: Aus dem Laubengang betritt man die Eingangszone mit Küche und Bad, man gelangt in den durch den Bodenbelag unterschiedenen Wohn- und Schlafbereich und schliesslich auf die Terrasse, die nun die Sicht auf die Seebucht freigibt.



Abb. 8
Zug, Appartementhaus «Seepark». Blick vom Haupteingang durch die Halle zum Treppenhaus mit Lift, nach der Restaurierung 1997.

Abb. 9
Zug, Städtebauliche Studien von
Hanns A. Brütsch 1950 bis 1990,
Ausschnitt.

- Erneuerung des Quartiers
«Geissweid», mit dem aus-
geführten Haus «Zentrum»
1953.
- Bebauung Bahnhofstrasse-
Poststrasse 1958.
- Bebauung Postplatz–Bahn-
hofstrasse–Vorstadt–See,
eine «neue Stadt am See»
1952, 1964, 1972.
- Bebauung «Dreieckplatz»
1959.
- Bebauung Baarerstrasse
West 1950, 1955.



Gerade erst gut vierzig Jahre alt, aber sanierungsbedürftig geworden, ist das durchaus ungewöhnliche, kokette Appartementhaus am 13. Mai 1997 von der Regierung unter Denkmalschutz gestellt worden. Mit der für ein Objekt dieser Zeitstellung alles andere als allgemein üblichen Unterschutzstellung würdigen die Behörden die hohen Qualitäten des Gebäudes, aber auch den Willen des Bauherrn, das Haus in seinem ganzen Detailreichtum zu erhalten. Der Bauherr Silvio End und das mit der Restaurierung beauftragte Architekturbüro Stefan Schärli in Luzern waren bemüht, die mit den Baumaterialien Beton, Stahl und Glas verbundenen Probleme nahe am Original zu lösen. Nun ist das Gebäude unter Beizug des kürzlich verstorbenen Architekten Hanns A. Brütsch mit viel Vorsicht und beträchtlichem Aufwand restauriert worden. Sogar der Stoff der Sonnenstoren wurde in den Originalfarben eigens neu gewoben, damit das ursprüngliche Farbkonzept integral aufgenommen werden konnte.

Die fünfziger und sechziger Jahre

Das Gebäude entstand zu einer Zeit, die vielen von uns in der Erinnerung noch durchaus präsent ist: Die Douglas DC 7 absolviert 1953 ihren Erstflug und erobert zusammen mit der Lockheed Super Constellation den Luftverkehr, Mc Donald's eröffnet in Los Angeles das erste Restaurant mit dem gelben Bogen, Plastik ersetzt Bakelit, und Marlboro wechselt 1955 auf das Kartonpäckchen. Marilyn Monroe dreht «How to marry a Millionaire» und kauft sich

den berühmten rosafarbenen Ford Thunderbird. Der Ford Taunus hält mit der Weltkugel auf den Strassen Einzug, die Vespa findet ihre ersten Fans. 1954 vollendet Federico Fellini «La Strada», im gleichen Jahr läuft «Les vacances de Monsieur Hulot» von Jacques Tati an, dessen «Mon oncle» 1958 vollendet ist. 1953 wird Maria Callas gerade dreissig Jahre alt, Elvis Presley singt 1955 «Heartbreak Hotel» und «Love me tender», und Jack Kerouak publiziert «On the Road», das Buch der Beat Generation. Hans Hilfiker entwirft die Schweizer Bahnhofuhr, Le Corbusier vollendet die Wallfahrtskirche Ronchamp, und 1958 findet die Nationalstrassenabstimmung statt. Friedrich Dürrenmatt schreibt am «Besuch der Alten Dame», Max Frisch bringt 1954 seinen Roman «Stiller» heraus. Coco Chanel, die 1921 ihr berühmtes Parfum Chanel No. 5 auf den Markt gebracht hat, kehrt 1954 aus der Schweiz nach Paris zurück und lanciert das Tweed Tailleurs, dazu die langen Halsketten mit falschen Perlen und die zweifarbigen Schuhe in Beige und Schwarz.

Auch Zug machte sich auf neue Wege. Wohl folgte auf das Inkrafttreten des kantonalen Steuergesetzes 1947 erst einmal eine kräftige Rezessionsperiode, doch sahen verschiedene Architekten klar voraus, was mit den ab 1960 eintretenden Boomjahren auf die Stadt zukommen werde. Allen voran Hanns A. Brütsch, der zeit seines Lebens die «Liebe zur grossen Ordnung» pflegte, wie Leo Hafner sagte. Immer wieder analysierte Brütsch die Stadtstruktur, publizierte Vorschläge zur Sanierung der Altstadt und zur Neuplanung des Geissweid-Quartiers, wo er denn auch 1959–60 anstelle des Hotels Hirschen das Haus «Zentrum» baute,¹¹ das schliesslich Relikt eines grossräumigen Konzepts blieb. In derselben grossräumig ganzheitlichen Sicht städtebaulicher Aspekte schlug er 1964 im Zusammenhang mit der Vollendung des von ihm errichteten Modehauses

¹¹ Hanns A. Brütsch, Gedanken über die Altstadt von Zug. Werk 50, 1969, 362–364. – Vgl. auch Werk 50, 1969, 67–68: Probleme der Stadterneuerung in Zug, Vorschlag von Hanns A. Brütsch zum Bebauungsplan Geissweid.

Zehnder an der Bahnhofstrasse vor, der «alten Stadt am See» eine ebenso konsequent geplante «neue Stadt am See», die City West vorzulagern.¹² Seine Ideen und Studien hat Hanns A. Brütsch auf einem Plan zusammengefasst und dargelegt, wie folgerichtig die einzelnen Vorschläge ineinander griffen (Abb. 9). Aus denkmalpflegerischer Sicht sind einzelne Eingriffe von Hanns A. Brütsch, so der Abbruch des Hotels Hirschen und der Bau des Hauses «Zentrum», zu bedauern, andere Pläne, insbesondere der Bau eines Einkaufszentrums zwischen Ober- und Untergasse in der Altstadt, sind glücklicherweise auf dem Papier geblieben. Viele weitere Ideen aber überzeugen in ihrer städtebaulichen Logik, und hier ist es zu bedauern, dass nicht mehr davon ausgeführt worden ist: Die Überbauung zwischen Postplatz, Bahnhofstrasse, Bundesstrasse und See etwa, oder die flächendeckende Planung zwischen Bahnhofstrasse, Poststrasse, Postplatz und Bahnviadukt. Sein städtebauliches Gesamtkonzept blieb Vision, einzig das Haus «Seepark» und der in denselben Jahren von Leo Hafner und Alfons Wiederkehr geplante Hauptsitz der Zuger Kantonalbank sind gebaut worden, als späte, aber repräsentative Vertreter der Moderne.

Die Zuger Kantonalbank

Auch der Hauptsitz der Zuger Kantonalbank ist erst richtig zu verstehen, wenn er in die zeitgenössische Stadtplanung einbezogen wird. Das Gebiet zwischen Postplatz und Bundesplatz entlang der Post- und der Bahnhofstrasse wurde in den dreissiger Jahren erneut ein Thema der Planung. Die Bahnhofstrasse war damals gesäumt von teilweise zusam-

mengebauten, teilweise knapp getrennten dreigeschossigen Gebäuden des 19. Jahrhunderts, die Strassenbreite betrug 7 m, mit beidseitigen Trottoirs von je ca. 2,5 m Breite. Rückwärtig, zur Poststrasse hin, waren einzelne Nebenbauten recht willkürlich angefügt. Da sich dieses Gebiet im Umbruch befand und verschiedene Einzelinteressen an den Stadtrat herangetragen wurden, trat am 15. Juli 1933 ein Plan in Kraft, der für die beiden Strassenzüge die geschlossene Bauweise vorschrieb.¹³ Dagobert Keiser und Richard Bracher hatten diesen Entscheid 1928 mit dem Neubau des Wohn- und Geschäftshauses Phönix an der Bahnhofstrasse 23–25 vorweggenommen.¹⁴ Aktuell wurde die Planung, als 1949 die jungen Architekten Leo Hafner und Alfons Wiederkehr den Wettbewerb für den Neubau der Kantonalbank Zug am Postplatz gewannen (Abb. 10). Zwei Jahre vorher hatten dieselben Architekten in die Diskussion um die Verkehrsführung im Gebiet Bahnhof–Baarerstrasse–Bundesstrasse eingegriffen und mit ihrem Vorschlag eine eigentliche städtebauliche Kontroverse entfacht. Nun konnten sie also einen Baukörper planen und bauen, der alle an der Bahnhofstrasse vorgegebenen Dimensionen sprengte und mit einer grossen, starken und doch fein gegliederten Form neue Massstäbe setzte. 1955–58 wurde der neue Hauptsitz der Zuger Kantonalbank ausgeführt und fand sofort ein breites positives Echo.¹⁵

¹² Zuger Nachrichten, 9. Oktober 1964. – Schrift des Bauforums Zug anlässlich der Verleihung der Ehrenmitgliedschaft an Hanns A. Brütsch, 1992.

¹³ Archiv des Stadtbauamtes Zug, 2.22.03.

¹⁴ Christine Kamm, Zug. Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920. Bern 1992, 507.

¹⁵ Zuletzt: Pius Sidler und Reto Nussbaumer, Zuger Bautenführer. Zug 1992, 40 (mit Literaturangaben).

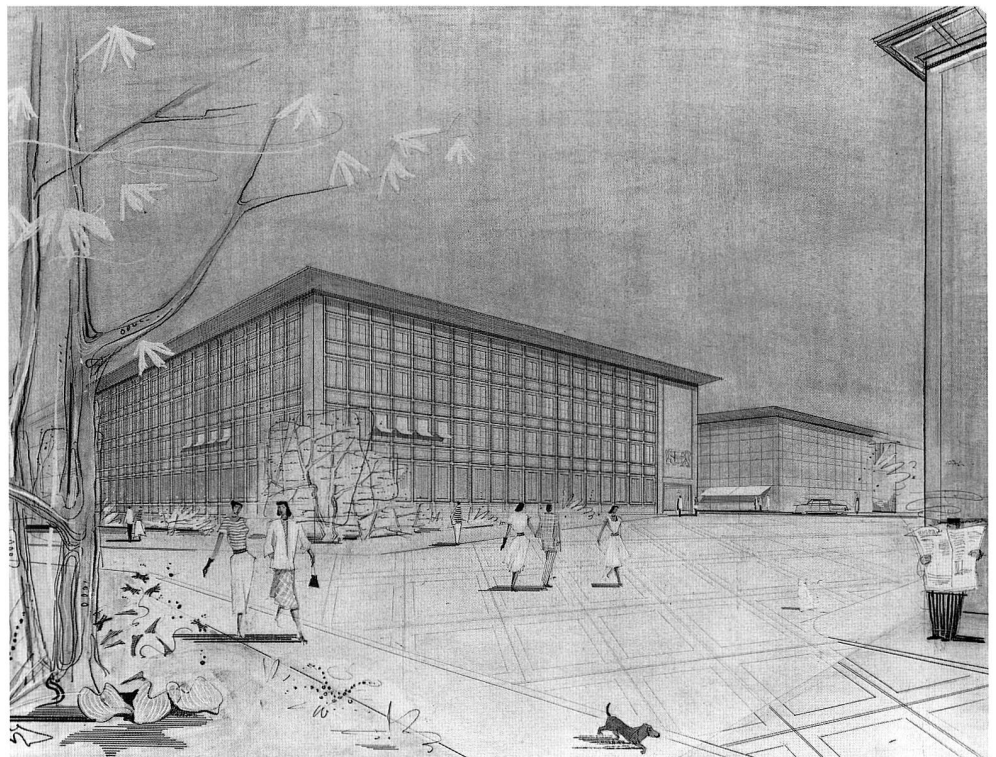


Abb. 10
Zug, Hauptsitz der Zuger Kantonalbank am Postplatz. Perspektive zu den Wettbewerbsplänen von Leo Hafner und Alfons Wiederkehr, 1949.



Abb. 11
Zug, Hauptsitz der Zuger Kantonalbank am Postplatz. Perspektivische Ansicht des Bauprojekts 1953 von Leo Hafner und Alfons Wiederkehr.

Das Gebäude, das soeben von demselben Architekturbüro im Sinne des Originals umfassend restauriert worden ist (Abb. 11 und 12), löste die städtebauliche Diskussion in Zug erst richtig aus. Zuerst stellten die Architekturbüros Hafner & Wiederkehr sowie Stadler & Brüttsch Projekte von zwei Hochhäusern vor, die den konzeptlos bebauten Strassenraum entlang der Baarerstrasse zwischen dem Bundesplatz und der Gubelstrasse mit neuen Akzenten definieren sollten. Am Platz Baarerstrasse 11, zwischen Eisenbahnviadukt und Gotthardstrasse, projektierte das Büro Stadler & Brüttsch ein Hochhaus mit zwölf Geschossen und einem Pavillon anstelle des Restaurants Eisenbahn. Bei der Eichstätte sollte ein in den Dimensionen ähnliches, vom Büro Hafner & Wiederkehr projektiertes Hochhaus entstehen. Beide Projekte wurden in der Presse vorgestellt und anlässlich einer Zusammenkunft des Grundeigen-

tümerversandes diskutiert. Doch trotz positiven Reaktionen liessen sich die Projekte nicht realisieren.

Städtebau an der Bahnhofstrasse

Unter ähnlichen Vorzeichen – dem Drängen von Architekten und Bauherrschaften standen die kleinräumigen Interessen von wenig motivierten Grundeigentümern entgegen – befasste sich Architekt Walter F. Wilhelm 1953–54 mit der Ausarbeitung des Bebauungsplanes Poststrasse/ Bahnhofstrasse.¹⁷ Dieser Bebauungsplan war notwendig geworden, weil die Poststrasse seit der Jahrhundertwende ostseitig überbaut worden war, westseitig aber, wegen ungenügender Bautiefe zur Bahnhofstrasse, keine vernünftigen Bebauungsmöglichkeiten erlaubte. Andererseits wurde die Bahnhofstrasse, die Hauptachse des Verkehrs Zürich–Zug–Gotthard, mit nur 7 m Strassenbreite als eng empfunden. Nachdem nun durch den Architekturwettbewerb für den neuen Hauptsitz der Zuger Kantonalbank die «grosse Form» Gefallen gefunden hatte, wollte man Ähnliches vorerst einmal zwischen Bahnhofstrasse und Poststrasse aufnehmen. Der Stadtrat setzte eine Arbeitsgruppe ein, bestehend aus den Architekten Walter F. Wilhelm und Leo Hafner sowie dem Stadtingenieur Heinrich Luchsinger. Die Fachleute prüften zahlreiche Varianten, fügten einzelne Baukuben mit fünf bis sieben Geschossen quer zu den Strassen über die ganze Bautiefe ein, versuchten eine langgezogene Blockrandbebauung mit schmalem Innenhof und studierten eine an der Bahnhofstrasse geschlossene Flucht mit kurzen, auf die Poststrasse orientierten Nebentrakten (Abb. 13 und 14). Dazu kamen verschiedene Varianten von

¹⁶ Zuger Nachrichten Nr. 41, 6. April 1951, und Nr. 90, 27. Juli 1951.

¹⁷ Archiv des Stadtbauamtes Zug, 2.22.03.

¹⁸ Stadtarchiv Zug, Vorlage des Stadtrates mit Plan. – Ich danke Herrn Stadtarchivar Dr. Christian Raschle für die Hilfe bei der Suche.



Abb. 12
Zug, Hauptsitz der Zuger Kantonalbank am Postplatz nach der Restaurierung 1997.

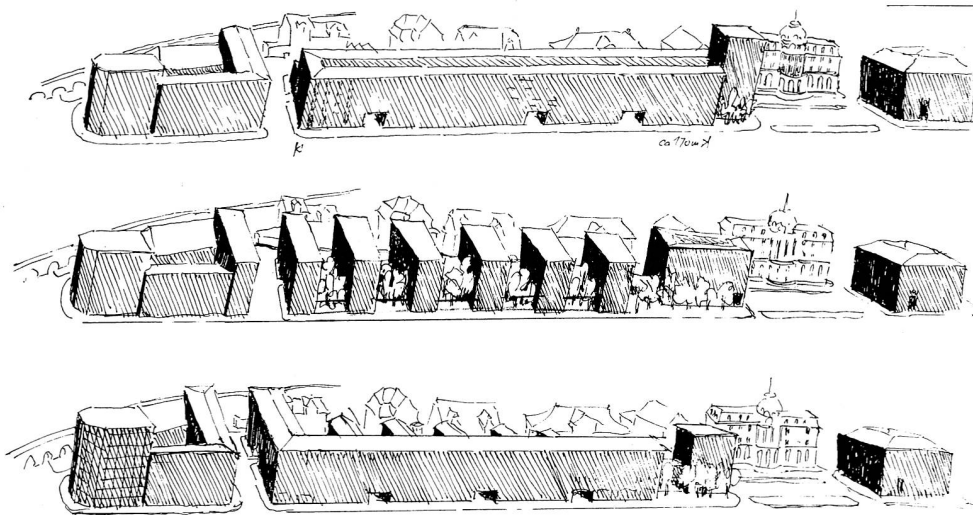


Abb. 13
Zug, Bebauungsplanstudien
Bahnhofstrasse-Poststrasse.
Skizzen von Walter F. Wilhelm
1953.

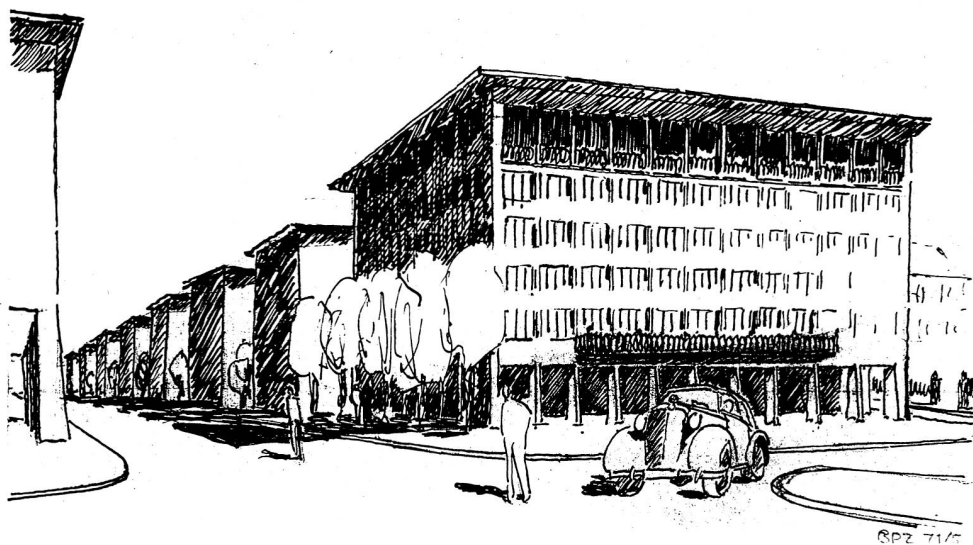


Abb. 14
Zug, Bebauungsplanstudien
Bahnhofstrasse-Poststrasse.
Perspektive vom Postplatz durch
die Bahnhofstrasse von Walter
F. Wilhelm 1953.

Kopfbauten am Postplatz und beim Eisenbahnviadukt. Schliesslich entschied sich der Stadtrat für die geschlossene Bauweise in einer wirtschaftlich noch tragbaren Haus-tiefe von 22 m zwischen Bahnhof- und Poststrasse und verlegte die Baulinie an der Bahnhofstrasse, damit die Strassenbreite vergrössert werden konnte. Er legte den entsprechenden Bebauungsplan der Einwohnergemeinde-versammlung vom 9. Juli 1954 zur Genehmigung vor (Abb. 14).¹⁸ Im Bericht zum Bebauungsplan wies der Stadt-rat auf die Vorteile der neuen Planung hin. Die Bahnhof-strasse würde inklusive Trottoirs auf 18 m verbreitert werden, der Terrainverlust liesse sich durch grössere Ge-bäudehöhen und die daraus resultierenden sechs Geschosse kompensieren, sodass grosszügige neue Gebäude erbaut werden könnten, die auch die Poststrasse zur Geschäfts-strasse aufwerten würden. Die unschönen Hinterhöfe zwi-schen den beiden Strassen würden ebenfalls entfallen.

Schon in der Presse entstand Opposition, so von Archi-tekt Georg Meyer, der zwar der Idee einer städtebaulichen Verbesserung des aktuellen Zustandes einiges abgewinnen konnte, den Vorschlag aber als unrealisierbar kritisierte, da aufgrund der Eigentumsverhältnisse nie eine befriedigende Lösung auch tatsächlich gebaut werden würde.¹⁹ Die Ein-wohnergemeindeversammlung lehnte nach ausführlicher Diskussion den Bebauungsplanentwurf ab. Damit blieb es bei der Ausführung der Zuger Kantonalbank als gültigem Relikt dieser Planungsphase, wie auch das Appartement-haus «Seepark» in denselben Jahren als einziges Bauvor-haben die damalige Strassenplanung im Gebiet Rigistrasse/ Gartenstrasse architektonisch bewältigte.

¹⁹ Zuger Volksblatt Nr. 79, 5. Juli 1954. – Zuger Nachrichten Nr. 77, 2. Juli 1954. – Zuger Volksblatt Nr. 81, 9. Juli 1994, und Nr. 82, 12. Juli 1954.

