

Zuger Querschnitt

In diesem Sommer wird in Zug das zweite Teilstück der Stadtkerndurchfahrt realisiert. Die technisch notwendige Sanierung wurde mit einer gestalterischen Aufwertung verbunden. Diese war allerdings nicht unumstritten.

«Wie soll eine Strasse attraktiver werden, die nur noch aus Steinwüste besteht, wo kein Grün das Herz erfreut, Schatten spendet, Vögel zum Jubilieren bringt und die Abgase filtert?» Das Fällen von 13 Bäumen in der Bahnhofstrasse warf hohe Wellen, wie der zitierte Leserbrief vor Beginn der Bauarbeiten im Juli 2003 zeigt. Sonst hört man jedoch mehrheitlich positive Stimmen zum Projekt der Stadtkerndurchfahrt. Bezüglich des verloren gegangenen Grüns laufen Versuche mit Bäumen in grossen Töpfen.

Zug wächst schnell

Das Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft liegt in Zug schon lange deutlich über dem Schnitt der Schweiz. Die überaus günstigen (steuerlichen) Rahmenbedingungen üben ungebrochene Anziehungskraft aus. So wuchs parallel dazu auch der Verkehr, und in den Stosszeiten sind Staus unterdessen der Normalfall. Als vor einigen Jahren die Notwendigkeit einer bautechnischen Sanierung der mit bis zu 25 000 Fahrzeugen pro Tag belasteten Hauptdurchfahrtsstrasse absehbar wurde, schrieben Kanton und Stadt gemeinsam einen Studienauftrag für deren gestalterische Aufwertung aus. Gewonnen wurde dieser von agps architecture zusammen mit Hager Landschaftsarchitektur aus Zürich.

Die Ausgangslage war, dass mit dem heutigen Verkehrsaufkommen weiterhin zu rechnen ist. Entlastung erhofft man sich erst mittelfristig durch einen kurzen Umfahrungstunnel (siehe Kasten), um den allerdings schon seit Jahrzehnten gerungen wird.



Konzept

In Gesprächen mit den Behörden von Stadt und Kanton lotete man aus, welchen Strassenbaunormen die als Kantonsstrasse klassifizierte Achse Genüge tun musste und welche allenfalls zu Gunsten einer stadtverträglicheren Nutzung und Erscheinung angepasst werden könnten. Dadurch wurde es möglich, die Auslegungsgeschwindigkeit von 50 km/h teilweise zu unterschreiten, eine Fahrbahnbreite von nur 6.50 m einzuhalten und teilweise auf den Mittelstreifen zu verzichten.

Ihre Projektideen formulierten die Planer in die Bereiche Strassenraum, Platzräume sowie Landschaftsarchitektur (Grünplanung). Grundlage ist die Erkenntnis, dass der Strassenzug Grabenstrasse, Neugasse und Bahnhofstrasse das Rückgrat der gewerblichen Entwicklung darstellt (Bild 1). Als Zäsur im Stadtgrundriss soll sie die Spur eines Orts der städtischen Gemeinschaft zeichnen, so die Planer. Konkret hiess das vor allem zweierlei: Erstens sollte die Strasse trotz grosser Verkehrsbelastung für Fussgänger attraktiver werden, und zweitens wollte man versuchen, durch eine übergeordnete Gestaltung die drei Abschnitte und damit die Stadtteile zu verbinden.

Dieser zweite Punkt konkretisiert sich im so genannten *Zuger Querschnitt*, der in einzelnen Gestaltungsmerkmalen vom Kantonsstrassen-Normalquerschnitt abweicht und damit den Strassenzug innerhalb der Stadt zusammenbindet. So wurde die übliche Farbigkeit umgekehrt und der Strassenbelag durch eine Beimischung von Titaniumpulver aufgehellt. Damit erhofft man sich, zusammen mit der durchgehend relativ geringen Fahrbahnbreite, eine Reduktion der Geschwindigkeiten. Der fehlende Mittelstreifen soll ebenfalls zu einem urbaneren Erscheinungsbild beitragen. Ob diese Massnahme allerdings auch in den zwei nächsten Etappen, wo im Gegensatz zur schon realisierten Bahnhofstrasse Gegenverkehr herrscht, beim Kanton Gnade findet, ist noch offen.

Ein genuin zugerisches Element ist die als Veredelung gedachte Chromstahlschiene, die Fahrbahn und Gehsteige trennt. Sie tut dies nun aber auf so zurückhaltende Weise (sie ist bei trockenem Wetter kaum zu erkennen), dass beschlossen wurde, dieses Geld bei den nächsten Abschnitten zu sparen. Erhellte wird die Strasse durch ein mittig über der Strasse angebrachtes Leuchtband (Bild 4), bis zu dessen Realisierung allerdings noch technische Hürden (insbesondere die Aufhängung) zu bewältigen sind.

Die Plätze

Die entlang des Strassenzuges aufgereihten Plätze und Platzräume bilden Nahtstellen und verbinden seine verschiedenen Abschnitte (Bild 2). Zur Betonung der offenen Platzfläche wechselt der Belag, die helle Oberfläche des Strassenzuges wird unterbrochen. Als bauliche Eingriffe sind kleine, turmartige Bauten mit öffentlicher Nutzung (Kiosk, Bar) geplant. Das lineare Leuchtband wird ebenfalls unterbrochen, und die Plätze werden individuell ausgeleuchtet.

Beim Grünkonzept beschränkt man sich auf die Verwendung von Bäumen. Dabei weist die eigentliche

1

(Gegenüberliegende Seite) Die Stadtkerndurchfahrt Zug beginnt von Arth kommend beim Casino (ganz unten) und durchquert dann die Altstadt. Nach dem Postplatz (Mitte, mit Parkplätzen) und der etwas breiteren Bahnhofstrasse mit verdichteter Bebauung findet sie ihren vorläufigen Abschluss beim Viadukt der Gotthardbahn (Pläne: Architekten)

2

Entlang der Strasse trifft man auf unterschiedliche Plätze und Strassenerweiterungen, die – wie an einem Faden aufgereiht – eine Kette besonderer Orte bilden. Der helle Strassenbelag wird hier jeweils unterbrochen, um die Öffnung des Raumes zu unterstreichen

3

Die Grünräume bzw. Bäume führen vom Berg zum See, liegen quer zum Strassenzug. Dieses Konzept soll durch Ergänzung bestehender und die Anpflanzung weiterer Baumreihen gestärkt werden. Sie ragen in den Strassenzug hinein, gliedern diesen und ermöglichen Querbezüge in die Landschaft



Stadtkerndurchfahrt Zug. Ein heller Strassenbelag wird mit einer feinen Edelstahlschiene vom Fussgängerbereich abgetrennt, auf dem die unvermeidlichen Möblierungselemente auf Betonstreifen zusammengefasst platziert werden. Das den Strassenzug begleitende Leuchtband ist noch nicht realisiert (Fotomontage: Architekten)



Stadttunnel, Postplatz, Vorstadt-Schleife

Ein Umfahrungstunnel für die Zuger Altstadt ist schon seit mehr als fünf Jahrzehnten im Gespräch. Verkehrszählungen haben zwar ergeben, dass über 90 % des Verkehrs ihren Ursprung oder ihr Ziel in der Stadt selber haben. Die Umfahrung der relativ kleinen Altstadt könnte aber für dieses Gebiet trotzdem eine Entlastung bringen. Der Grosse Gemeinderat hat nun im Mai beschlossen, dem Vorschlag des Stadtrates für einen Stadttunnel zu folgen. Das Bauwerk wird, im Tagbau erstellt, geschätzte rund 215 Mio. Fr. kosten und könnte in Etappen realisiert werden. Die im Dezember letzten Jahres lancierte Volksinitiative «Minitunnel jetzt», die einen kürzeren (und mit 140 Mio. Fr. auch billigeren) Tunnel vorgesehen hätte, wurde vom Rat abgelehnt und wird voraussichtlich zurückgezogen werden. Mit einem geschlossenen Auftreten erhofft sich die Stadt, den Kanton zu einer Erhöhung der Priorität im Richtplan (nur 3. Priorität, Baubeginn nach 2014) bewegen zu können. Man erwartet ein Vorziehen um mindestens 4 Jahre.

Ein weiteres Planungsobjekt ist der Postplatz. In einer Volksabstimmung wird entschieden, ob dieser für rund 13 Mio. Fr. umgestaltet und die Parkplätze in ein unterirdisches Parkhaus mit 150 Plätzen verlegt werden sollen.

Parallel dazu wird derzeit eine Verkehrsregime-Änderung bei der Vorstadt untersucht, auch das nicht zum ersten Mal. Der Autoverkehr fliesst heute im Einbahnverkehr auf zwei Spuren entlang des Sees. Diesen attraktiven Ort möchte man vom Durchgangsverkehr befreien. Der Knackpunkt wird die Leistungsfähigkeit der Knoten sein, die gegenüber heute nicht abnehmen darf.

Stadtkerndurchfahrt keine Bepflanzung auf. Das Konzept sieht vielmehr vor, die schon bestehenden Grünzüge, die quer zur Strasse vom Berg Richtung See führen, zu stärken und zu ergänzen. Sie ragen in den Strassenraum hinein und ermöglichen Bezüge zur Landschaft. Auch fand eine Bestandesaufnahme aller vom Strassenzug abgehenden Seitengassen statt. Sie wurden ausgehend vom Bestand und vom angestrebten Charakter in drei Typen eingeteilt. Festgelegt wurden dann die Art der Pflasterung, Anordnung und Arten der Bäume sowie ob und wie parkiert werden soll.

Umsetzung

Die Planer schlugen ein von ihnen so genanntes Baukastensystem vor. Sie präsentierten gleichsam ein Set von Gestaltungsvorschlägen, aus dem das Gewünschte ausgewählt werden konnte. Dieses Vorgehen hat sich nach Aussagen von Betroffenen angesichts der auf verschiedenen Ebenen hohen Komplexität gut bewährt. Bestand doch die Bauherrschaft aus Behörden von Kanton, Stadt und Werken, und es waren auch unterschiedlichste Eigentumsverhältnisse zu regeln. Gleichzeitig konnte der Prozess, die Öffentlichkeit in die Planung einzubinden, dadurch relativ effizient bewältigt werden.

Unterschätzt hatte man allerdings das emotionale Mobilisierungspotenzial der 13 Bäume, die in der Bahnhofstrasse gefällt werden mussten. Die in diesem Zusammenhang gerne mit dem Adjektiv «auswärtig» charakterisierten Architekten wurden dabei schon mal verdächtigt, ihrem Gestaltungskonzept unbarmherzig alles unterzuordnen. Dass nun aber nicht einfach wieder Bäume angepflanzt werden können, liegt nicht an einem zu starren architektonischen Konzept. Die aufgrund technischer, gestalterischer und finanzieller Argumente gefällte Entscheidung, einen Teil der Werkleitungen im Trottoirbereich unterzubringen, verunmöglicht heute die Wiederherstellung des alten Zustandes.

Daniel Engler. engler@tec21.ch

AM PROJEKT BETEILIGTE

BAUHERRSCHAFT

Kanton und Stadt Zug, Wasserwerke Zug

ARCHITEKTUR

agps architecture, Zürich
Reto Pfenninger, Thomas Kovari

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich
Guido Hager, Patrick Altermatt, Kirsten Bachmeier

INGENIEURE

Berchtold + Eicher Bauingenieure AG, Zug
Beat Winiger

VERKEHR

TEAMVerkehr Verkehrsingenieurbüro
Oscar Merlo, Marcel Geser, Cham