

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2000)

**Heft:** 1

**Artikel:** Die Entwicklung der "Lorzestadt" Zug

**Autor:** Suter, Beat

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-957292>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.01.2026

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

# Die Entwicklung der «Lorzestadt» Zug

## Wahrnehmung und Handlungsbedarf in der Zwischenstadt

Die räumliche Entwicklung der Lorzenebene, des wohl bedeutendsten Entwicklungsraumes in der Agglomeration Zug, steht vor einer entscheidenden Weichenstellung. Initiiert durch die Stadt Zug wurden in zwei Studienphasen, begleitet durch fünf breit angelegte Werkstattveranstaltungen, Grundsätze zur qualitativen Weiterentwicklung der «Lorzestadt» formuliert. Als Voraussetzung der nachhaltigen Entwicklung sollen Landschaft und Siedlung als gleichwertige Elemente des Gesamtraumes behandelt werden. Basierend auf einer deutlich verstärkten Zusammenarbeit der Gemeinden und des Kantons soll die Lorzenebene zur sensibel gestalteten Mitte des gemeinsamen Stadt- und Landschaftsraumes werden.

Im Grundsatz haben der Kanton und die beteiligten Gemeinden dem gemeinsamen Vorgehen zugestimmt. Wenn es gelingt, in einer verstärkten Form der Zusammenarbeit die Vision der «Lorzestadt» sowohl auf der konzeptionellen Ebene als auch mit konkreten Massnahmen weiterzuverfolgen, kann die Region Zug zu einem Modellfall der nachhaltigen Entwicklung unserer Agglomerationsgebiete werden.

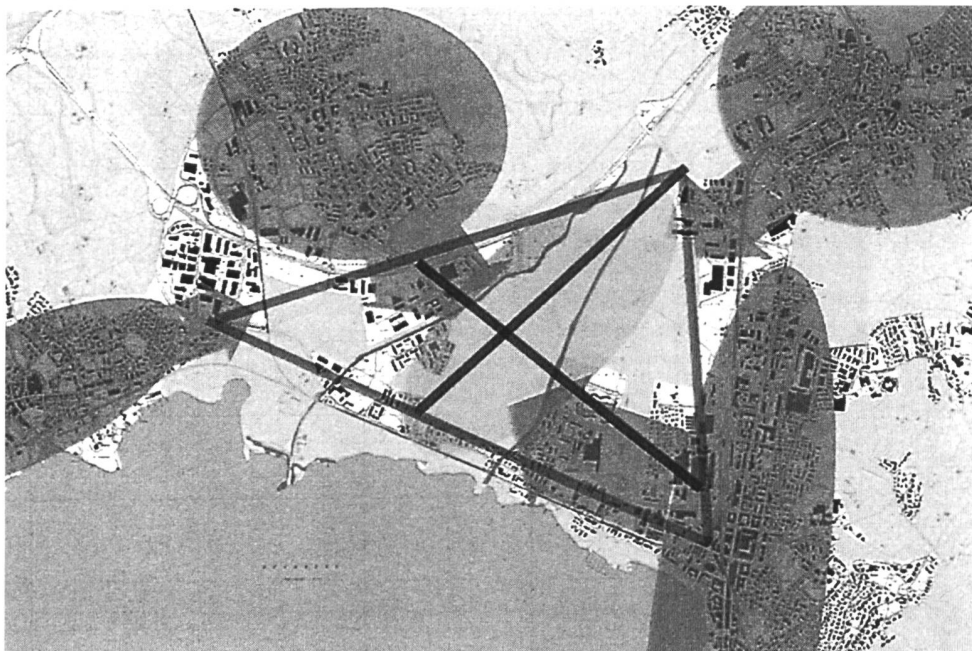
► Beat Suter,  
Raumplaner HTL/BSP  
Metron, Brugg  
www.metron.ch

## Die Lorzenebene als Territorium

Vereinfacht lässt sich die Lorzenebene als grosses Dreieck beschreiben. Die 4 km lange Basis des Dreiecks wird durch das Seeufer zwischen Zug und Cham gebildet, die westliche Seite durch die Autobahn A4 und die östliche Seite durch die Bahnlinie und Baarerstrasse. Vier Gemeinden belegen dieses etwa 6 km<sup>2</sup> grosse Territorium in unterschiedlicher Masse. Aus dem Blickwinkel der Gemeinden ist die Ebene für alle ein peripherer Raum. Als Ganzes betrachtet stellt sie jedoch eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete der Region Zug dar.

## Städtebauliche Ausgangslage

Die Lorzenebene ist ein typisches Agglomerations-Konglomerat. Die gesellschaftlichen Bedürfnisse wie Mobilität, Wohnen, Arbeiten, Sport und Freizeit, Verwaltung, Infrastruktur und Landwirtschaft finden ihren räumlichen Ausdruck. Die Anordnung der Nutzungen orientiert sich an den Strassen, welche in der Besiedlung die Pionierrolle hatten. In Anlehnung an die Beschreibung der «Zwischenstadt» von Thomas Sieverts kann auch die Lorzenebene als Teil einer «Zwischenstadt» beschrieben werden: «Es ist die Stadt zwi-



*Trend: Lorzenebene als passive Landreserve für die Entwicklung von Siedlung, Arbeitsplätzen und Verkehr. (Grafik: Arbeitsgruppe Lorzestadt)*

*schen den alten historischen Stadtkernen und der offenen Landschaft, zwischen dem Ort als Lebensraum und den Nicht-Orten der Raumüberwindung, zwischen den kleinen örtlichen Wirtschaftskreisläufen und der Abhängigkeit vom Weltmarkt. Die verstädterte Landschaft oder die verlandschaftete Stadt.»*

### Entwicklungspolitische Ausgangslage

Bisher wurde die Entwicklung in der Lorzenebene durch die Lokalpolitik der einzelnen anstossenden Gemeinden geprägt. Die räumliche Entwicklung wurde sozusagen von aussen gedacht. Die Lorzenebene diente als passive Landreserve für die Entwicklung von Siedlung, Arbeitsplatzgebieten und Verkehr. Die Landwirtschaft ist zwar nach wie vor von Bedeutung: 27 Betriebe bewirtschaften einen Drittel der Gesamtfläche. In der wirtschaftlichen Gegenüberstellung von Baulandnutzung und Landwirtschaft liegen die Kräfte aber eindeutig bei den baulichen Interessen. Die heute rechtskräftigen Zonenpläne weisen in der Lorzenebene Reserven aus, welche die prognostizierte regionale Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze ohne weiteres aufnehmen könnten. Ein grosser Teil des Arbeitsplatz- und Bevölkerungszuwachses wird aber infolge guter Standortfaktoren im Raum Ennetsee erwartet. Diese Ausgangslage erlaubt es, in der Lorzenebene qualitative Entwicklungsüberlegungen in den Vordergrund zu stellen.

Aus politischer Sicht besteht aktuell vor allem Handlungsbedarf beim Ausbau der regionalen Verkehrssituation. Drei Massnahmen im Verkehrsbereich werden durch die Gemeinden und den Kanton konkret diskutiert:

1. Eine zusätzliche Hauptverkehrsachse von Baar ins ehemalige Landis&Gyr Areal.
2. Ein zusätzlicher Autobahn-Halbanschluss Ammannsmatt mit einer zusätzlichen Hauptverkehrsachse aus Westen nach Zug in der Achse der General-Guisan-Strasse.
3. Eine Trasse für eine neue Stadtbahn, voraussichtlich kombiniert mit den bestehenden Bahnlinien und Haltestellen in der Lorzenebene.

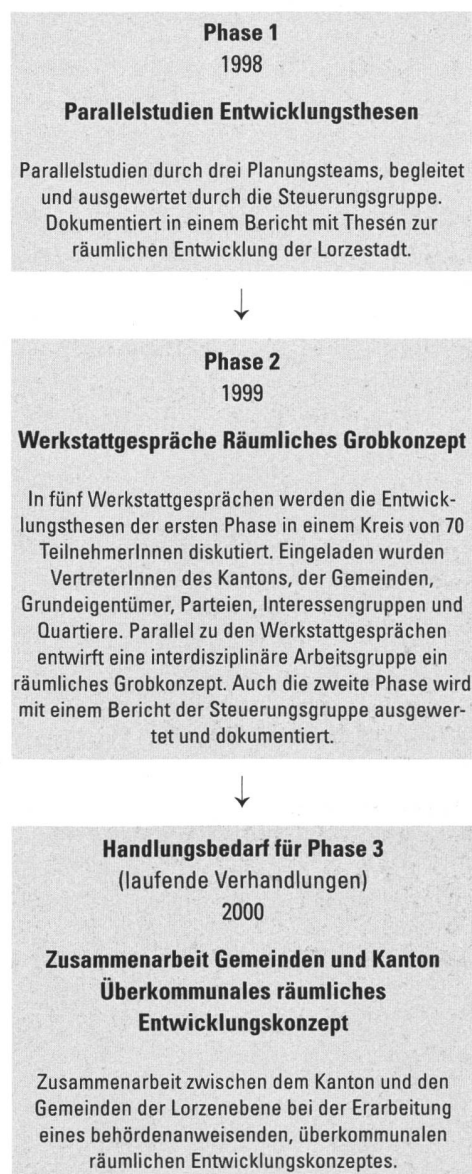
### Qualitative Entwicklung der Agglomeration Zug in der Lorzenebene

Die Stadt Zug hat in der Entwicklung der Lorzenebene eine unbestrittene Führungsrolle, indem sie mit 45% den grössten Anteil der in die Studie einbezogenen Fläche belegt. Zur Koordination der verschiedenen Projektvorhaben wurde durch den Stadtrat Zug Anfang 1998 eine Steuerungsgruppe unter Leitung von Stadtrat Eusebius Spescha, ab 1999 Toni Gügler, gebildet (siehe Beteiligte). In einer ersten Phase haben drei interdisziplinäre Teams je eine Entwicklungsstudie bearbeitet. Die Studien wurden durch die Steuerungsgruppe in einem Thesenbericht ausgewertet.

In der zweiten Phase zwischen Dezember 1998 und Mai 1999 wurden durch die Steuerungsgruppe fünf extern moderierte Werkstattgespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden der Lorzenebene, des Kantons, der Grundeigentümer, der Quartierorganisationen, der Verbände, der Vereine und der Parteien durchgeführt. Es ging dabei für einmal nicht primär um Verkehrsfragen, aber natürlich auch. Es ging vor allem um die Auseinandersetzung mit dem in der Agglomerationsentwicklung selten im Vordergrund stehenden Thema «Qualität der räumlichen Entwicklung»: Qualität im umfassenden Sinne des Städtebaus und der Landschaftsentwicklung, der Wirtschaftsentwicklung, der Ökologie und der sozialen Entwicklung – «Nachhaltigkeit».

In der zweiten Phase zwischen Dezember 1998 und Mai 1999 wurden durch die Steuerungsgruppe fünf extern moderierte Werkstattgespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden der Lorzenebene, des Kantons, der Grundeigentümer, der Quartierorganisationen, der Verbände, der Vereine und der Parteien durchgeführt. Es ging dabei für einmal nicht primär um Verkehrsfragen, aber natürlich auch. Es ging vor allem um die Auseinandersetzung mit dem in der Agglomerationsentwicklung selten im Vordergrund stehenden Thema «Qualität der räumlichen Entwicklung»: Qualität im umfassenden Sinne des Städtebaus und der Landschaftsentwicklung, der Wirtschaftsentwicklung, der Ökologie und der sozialen Entwicklung – «Nachhaltigkeit».

### Vorgehen Studie Lorzestadt, Übersicht:



### Le développement de la «Lorzestadt», à Zoug

*Le développement spatial de la plaine de la Lorze, le projet d'aménagement sans doute le plus important de l'agglomération zougnoise, est confronté à des choix décisifs. A l'initiative de la ville de Zoug, les principes d'un développement qualitatif de cet espace ont été formulés en deux temps. Ce travail de réflexion a été étayé par cinq ateliers d'envergure.*

*Dans ce projet basé sur un développement durable, le paysage et le site bâti ont une importance égale. Grâce à l'intensification de la collaboration entre les communes et le canton, la plaine de la Lorze doit devenir le centre d'un espace urbain et paysager commun, aménagé avec sensibilité.*

*Le canton et les communes concernées ont approuvé la démarche. Si nous parvenons à approfondir cette conception nouvelle et à prendre des mesures concrètes pour permettre la réalisation de cet espace, la région zougnoise peut devenir un modèle de développement pour nos agglomérations.*

## Von der Wahrnehmung zur Umkehr der Sichtweise

Die Diskussionen und der Arbeitsprozess im Rahmen der Werkstattgespräche und der begleitenden Planungsorganisation trugen zu einer veränderten Wahrnehmung der Lorzenebene bei. Die vorbehaltlose Aufnahme der Ausgangslage zeigte, dass trotz allen planerischen Grundlagen in Form von Richt- und Zonenplänen kein Konzept für die räumliche Weiterentwicklung der Lorzenebene vorliegt. Eine Umkehr der Sichtweise drängte sich auf. Nicht mehr von aussen nach innen, nicht mehr als periphere Landreserve soll sie betrachtet werden, sondern von innen nach aussen. Aus diesem Blickwinkel wird die Lorzenebene zu einem – immer noch – überwiegend landschaftlich geprägten Naherholungsraum am Zuger See, von dem vier Gemeinden unmittelbar profitieren, der die gemeinsame Agglomeration prägt und ihr ein unverwechselbares Gesicht zu geben vermag. Die Lorzenebene hat zudem das Potential, als Wohnort, Arbeitsort und bezüglich der sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Aspekte zu einer qualitativen Entwicklung beizutragen. Voraussetzung dazu bildet aber primär eine neue Dimension der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.

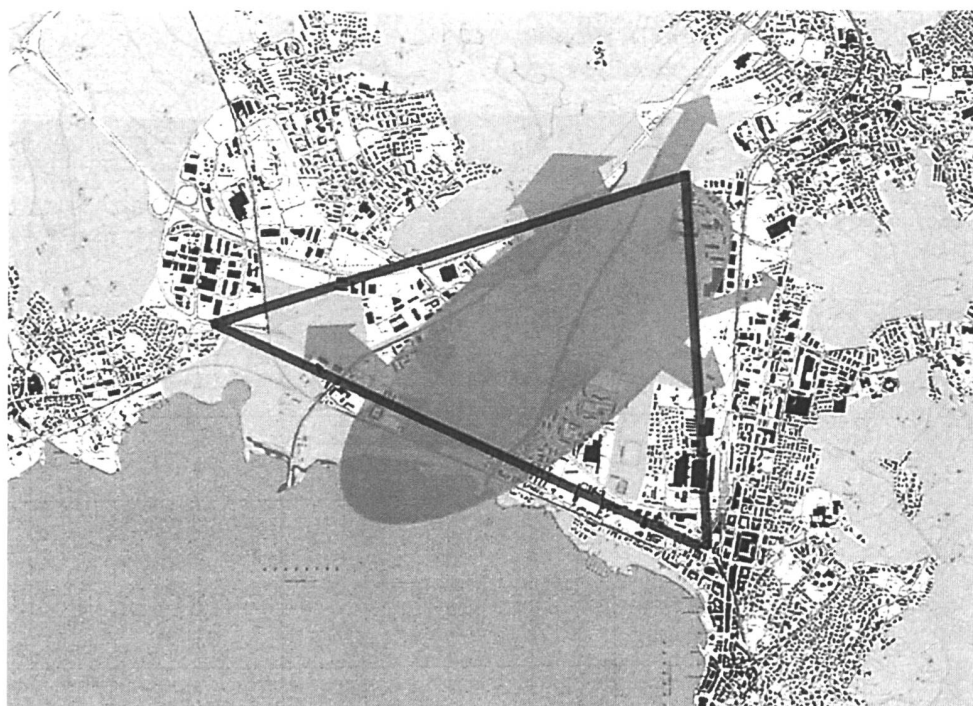
## Die Ergebnisse der Werkstattgespräche

zitiert aus dem Bericht der Steuerungsgruppe – Phase 2 der Studie «Lorzestadt» und den fünf Werkstattgesprächen.

«Die Werkstattgespräche haben einen breiten Konsens zu den vier nachfolgenden Hauptentwicklungszielen ergeben:

1. Als Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung der Lorzenebene werden Stadt und Landschaft als gleichwertige Elemente des Gesamttraumes behandelt.
2. Die Mitte der Lorzenebene soll grün bleiben. Für die räumliche Weiterentwicklung der «Grünen Mitte» ist primär von der landschaftsräumlichen Situation auszugehen.
3. Die in den kommunalen Zonenplänen ausgeschiedenen Bauzonen sollen in qualitativer Hinsicht überprüft werden.
4. Die Zusammenarbeit der Gemeinden und des Kantons muss als Grundlage für die zukunftsweisende Entwicklung der Lorzenebene einen deutlich höheren Stellenwert erhalten.

Die grundlegende Erkenntnis, dass das Planungsgebiet als Einheit zu erfassen ist und nicht aus Teilgebieten einzelner Gemeinden besteht, gilt es politisch zu verankern. Die Erarbeitung und Umsetzung eines räumlichen Konzeptes bedingt eine koordinierte Vorgehensweise auf kommunaler wie kantonaler Ebene. Es gilt, die «Grüne Mitte» zu stärken und als eigenständiges räumliches Element in der Bevölkerung zu positionieren. An diesem Ziel hat sich die Siedlungsentwicklung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu orientieren.» Die Schlussfolgerungen haben in der grundsätzlichen Formulierung einem erfreulich breiten Konsens entsprochen. Die tatsächlichen Konsequenzen dieser Leitsätze müssen nun gemeinsam dargestellt und auf den Punkt gebracht werden. Was heisst Zonenpläne qualitativ überprüfen, was heisst «Grüne Mitte» aufwerten, was ist unter der «Gleichwertigkeit von Stadt und Landschaft» zu verstehen, wie soll die deutlich verstärkte Zusammenarbeit ablaufen?



*Vision: Landschaft der Lorzestadt als bestimmendes Element der Entwicklung von Siedlung und Verkehr. (Grafik: Arbeitsgruppe Lorzestadt)*



## Räumliche Entwicklung der «Zwischenstadt»

Die Aufgabenstellung zur räumlichen Entwicklung der Zwischenstadt umfasst aus meiner persönlichen Sicht zwei Schwerpunktbereiche. Das Zusammenspiel von Siedlung und Landschaft und das Zusammenspiel von Standort- und Mobilitätsentwicklung. Beide Themenbereiche werden in der Konzeption der «Lorzestadt» eine wichtige Rolle einnehmen.

### Zusammenspiel von Siedlung und Landschaft

Der erste zentrale Themenbereich muss sich mit dem Zusammenspiel von Siedlung und Landschaft beschäftigen. Die traditionelle Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet, eine Grundfeste der schweizerischen Raumplanung, ist nicht nur durch das revidierte Raumplanungsgesetz herausgefordert, sondern auch – und weit mehr – durch die Diskussion der qualitativen Weiterentwicklung unserer Agglomerationen. Die gesellschaftlichen Bedürfnisse nach Naherholung und Freizeit (ideell und kommerziell), die wachsenden Bedürfnisse nach ökologischem Ausgleich und Naturraum sowie die Ansprüche der Landwirtschaft in einem globalisierten Markt stehen weiterhin einer ausgreifenden und zusammenwachsenden Siedlungsentwicklung gegenüber. Neue Verkehrsbeziehungen führen auch bei uns zum Phänomen der peripheren Standortentwicklung. Das Bild der von «Zentrum» nach «Aussen» wachsenden Siedlung muss revidiert werden. Die früheren «Peripherien» werden zu den neuen «Mitten». Die Diskussion über Begriffe wie Zwischenstadt, Netzstadt, Landschaftspark, Stadtlandschaft und Landschaftsstadt muss geführt werden.

### Zusammenspiel von Standort- und Mobilitätsqualität

Der zweite Themenbereich betrifft die Mobilität in der Agglomeration und ihre Wechselwirkung auf die Standortattraktivität und Lebensqualität. Das Prinzip, dass die Landschaft mit Hauptverkehrsachsen erobert wird und dann eine Generation später der öffentliche Verkehr als Nachhut und Sanität das Schlimmste verhindern muss, ist landschaftsräumlich, städtebaulich, ökologisch und ökonomisch nicht nachhaltig. Welche «Umfahrungsstrasse» ist denn nach 20 Jahren noch eine Umfahrung? Stehen wir dazu und wagen wir auch hier eine Umkehr der Strategie. Prägen wir die Mobilitäts- und Standortqualität durch attraktive Fuss- und Velowegnetze, durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und integrieren wir die Strassen in unseren Lebensraum, sei dies in die Stadtlandschaft oder die Landschaftsstadt.

### Agglomerationsentwicklung vor der Herausforderung neuer Kooperationsformen

Voraussetzung hierzu ist die enge und verbindliche Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und mit dem Kanton. Es gilt zwei Aufgaben zu lösen:

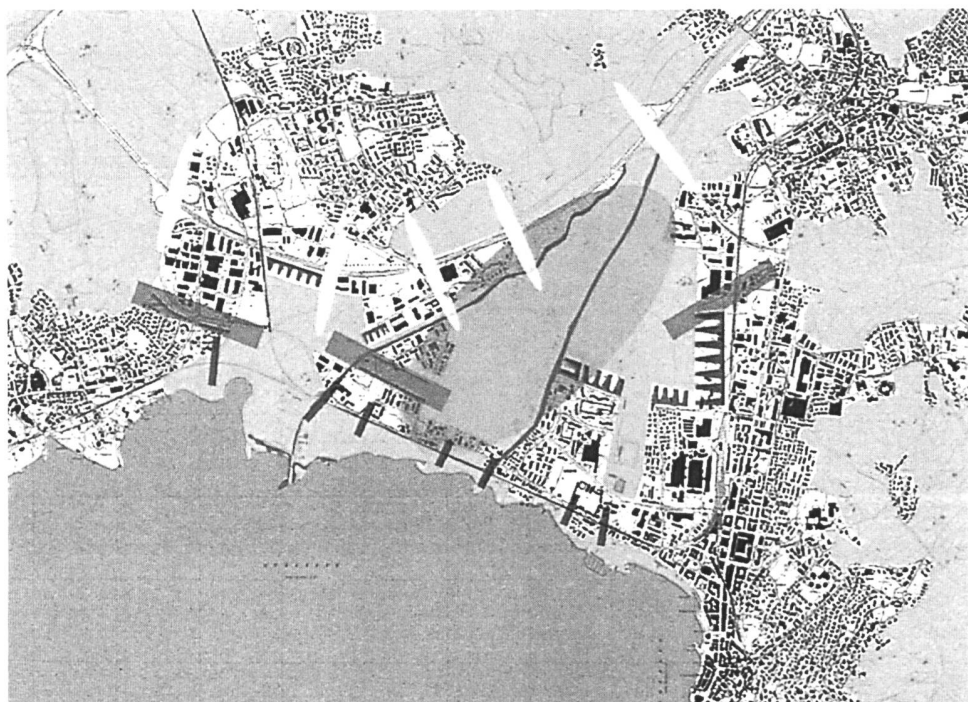
1. Zuerst sind die Bereitschaft zur engeren Zusammenarbeit und entsprechende Strukturen aufzubauen. Dies ist aus Erfahrung sowohl ein Prozess von oben nach unten (Behörden) als auch von unten nach oben (Bevölkerung, politische Parteien). Ohne eine breite öffentliche Diskussion über die Chancen der engeren Zusammenarbeit fehlt im entscheidenden Moment oft die demokratische Abstützung. Wenn es um territoriale Traditionen geht, spielen auch emotionale Argumente eine enorme Rolle.

2. Auf der Basis der engeren Zusammenarbeit muss an den Entwicklungsfragen gearbeitet werden und mit entsprechenden Instrumenten (gemeindeübergreifende Planungsinstrumente und -verfahren) eine tragfähige Entwicklungsbasis geschaffen werden.

Die schweizerische Raumordnungspraxis basiert primär auf kommunalen und kantonalen Gebietskörperschaften. Häufig gibt es dazwischen gelagerte regionale Planungsgruppen und Zweckverbände. Dies allein ist jedoch noch kein Garant für die Umsetzung einer qualitativen Entwicklung. Die traditionellen regionalen Gebietskörperschaften wirken vor allem im Bereich der Infrastrukturkoordination und -aufgabenteilung. Die Sichtweisen der einzelnen Gemeinden dominieren und das Konkurrenzdenken wird meist nur bei Vorliegen gemeinsamer Probleme überwunden. Dies hängt damit zusammen, dass in einer Region mit 20 Gemeinden der gemeinsame Nenner an einem kleinen Ort angesiedelt ist. Diese unbefriedigende Situation wirkt sich unmittelbar auf die Gestalt unserer Agglomerationen aus. Wünschbar sind daher kleinere, überschaubare und bewegliche Kooperationen, welche in der Lage sind, eines hohen Mass an gemeinsamen Interessen zu bündeln und die von den Regionen und Kantonen einen wirksamen Gestaltungsspielraum zugesprochen bekommen. Trotz allen Bekenntnissen zur Zusammenarbeit, ist nach wie vor viel Durchhaltewillen und Fingerspitzengefühl erforderlich, wenn es darum geht, verbindliche, reaktionsfähige und wirkungsvolle Kooperationen zwischen den traditionellen Gebietskörperschaften zu bilden. Aber gerade darum geht es, wenn wir die qualitative Entwicklung der Agglomeration angehen wollen.

Beat Suter

Konzeptskizze «Grüne Mitte, Lorzestadt»: Aufwertung der «Grünen Mitte», Verbindung der Lorzenebene mit den umliegenden Gemeinden und Zugang zum See, Schaffung von Grünkorridoren, Verzahnung von Siedlung und Landschaft. (Grafik: Arbeitsgruppe Lorzestadt)





Lorzenebene mit frischem Schnee. (Luftfoto: flying camera, Baar)

#### Beteiligte:

*Mitglieder der Steuerungsgruppe:*

#### Stadtrat:

Toni Gügler, ab 1999      Bauchef  
Eusebius Spescha, bis 1998      Bauchef

#### Experten:

Carl Fingerhuth, Basel      *Leitung*  
*Studienauftrag Lorzestadt*  
Rosmarie Müller, FH Rapperswil  
Beat Suter, Brugg      Koordination,  
Moderation

#### Stadtverwaltung:

Peter Durisin      Stadtingenieur  
Harald Klein      Stadtplaner  
Heinz Schöttli      Stadtarchitekt  
Emil Stutz      Stadtökologe

#### Arbeitsgruppe Lorzestadt:

Galliker Geissbühler Partner, Luzern,  
Dieter Geissbühler  
Büro Z, Zürich, Michael Koch,  
Maria Theresia Schumacher  
Rotzler + Krebs, Gockhausen,  
Stefan Rotzler  
Synergo, Zürich, Peter Güller

#### Werkstattgespräche:

70 Personen, 5 Veranstaltungen  
Kanton, Gemeinden, Grundeigentümer,  
Parteien, Interessengruppen, Quartiere,  
Fachstellen der Verwaltung.

### Task Force Organisation Lorzenebene

Nach Auskunft von Stadtrat Toni Gügler laufen zur Zeit Gespräche mit dem Ziel, die zwingend erforderliche Zusammenarbeit einzufädeln. Der Stadtrat Zug hat das Bekenntnis zur engeren Zusammenarbeit in seine Legislaturziele aufgenommen. Die Gemeinden Cham, Steinhausen, Baar und Zug haben im Dezember am runden Tisch das Erfordernis der Zusammenarbeit besprochen. «Positive Signale» aller Gemeinden liegen vor. Offen ist hingegen noch der Ausgang der Verhandlungen mit dem Kanton.

Der Regierungsrat des Kantons Zug, welcher zur Zeit am Beginn einer Richtplanrevision steht, hat auf das grundsätzliche Bedürfnis der regionalen Zusammenarbeit im Rahmen der im April 1999 gefassten Beschlüsse zur Raumordnungspolitik reagiert und sechs Teilräume vorgeschlagen. Einer davon beinhaltet die Agglomerationen der Lorzenebene und des Ennetsees. Der Kanton will gemäss diesem Beschluss konzeptionelle Planungen in den Teilräumen fördern. Die Baudirektion wurde beauftragt, gestützt auf diese Raumordnungspolitik, ein Raumordnungskonzept zu erstellen. Für das Gelingen der Vision der

«Lorzestadt» mit ihrer «Grünen Mitte» wird es zwingend sein, das Förderangebot des Kantons beim Wort zu nehmen und konkrete Schritte folgen zu lassen.

Aus meiner persönlichen Beurteilung könnte ein Paket von drei Massnahmen zum Ziel führen:

1. Bildung einer Task Force Organisation Lorzenebene (Gemeinden und Kanton).
2. Auftrag zur Erarbeitung eines behördenanweisenden, überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzeptes – parallel zur Revision der Richtplanung.
3. Koordination zwischen der kantonalen Richtplanung, des räumlichen Entwicklungskonzeptes Lorzenebene und der kommunalen Planungen.

Es wird sich zeigen, ob es dem Kanton und der Stadt Zug sowie den Gemeinden Cham, Steinhausen und Baar gelingt, in enger Zusammenarbeit ein Stück nachhaltige Zwischenstadt zu formen. Der Raumordnung der Schweiz wäre eine entsprechende Referenz zu wünschen. ■