

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

Artikel: Baukultur : die Berg- und Talfahrt der Baukultur
Autor: Marti, Rahel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123422>

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: 13.01.2026

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

Die Berg- und Talfahrt der Baukultur

Text: Rahel Marti

Zug gefällt als Arbeitsstadt, Wohnstadt, Seestadt und Altstadt. Doch wie ist diese Stadt gebaut, wie wirkt ihr Ambiente? Und was bedeutet hier Baukultur? Eine Radfahrt auf den Zugerberg, über den Talboden, mit Zwischenhalten bei Zugern und Auswärtigen und mit Ausblick am Ziel.

• Erst die Arbeit, dann das Vergnügen, sagt die Velofahrerin und steigt in die Pedale. Erste Etappe: der Zugerberg. Vom Start am Seeufer aus war die Strasse vor lauter Häusern nicht zu sehen. Nun ist die Radlerin oben und sieht nicht mehr hinunter: Die Aussicht am Zugerberg ist ausverkauft. Sicht, Quadratmeter und PS des Personenwagens scheinen die Dominanten des Lebens. Der Strassenraum ist Restraum, die Dichte der Bebauung erdrückend. Zwischen die wenigen Einfamilienhäuser, übrig aus dem letzten Jahrhundert, zwängen sich mächtige Blocks. Grosse Fenster und davor grosse Loggien, flankiert von Buchsbäumen in Terrakottavasen. Es ist Vormittag, die Gegend wirkt ausgestorben. In den Gärten sind nur die Gärtner selbst und lärmern mit Laubbläsern.

Ausnützung, extrastark

Für Grundstücke ab 2000 Quadratmetern, sagt das Zuger Baugesetz, kann die Bauherrschaft eine Arealbebauung beantragen. Dieses Planungsinstrument verlangt eine gute Einbindung der Bauten ins Siedlungsbild, dafür gewährt die Stadt eine höhere Ausnützung. Einmalig in der Schweiz, beträgt dieser Bonus in Zug 40 bis 50 Prozent in den Zonen W1 und W2, den ein- und zweigeschossigen Wohnzonen. Zum Vergleich: In Zürich kommen Grundstücke ab 6000 Quadratmetern infrage, und der Ausnützungsbonus beträgt 10 bis 20 Prozent. Die Zuger Regel trat 1995 in Kraft; seither kommen ein- und zweigeschossige Häuser am Zugerberg kaum mehr vor. Zwischen 2000 und 3000 Franken kostet hier der Quadratmeter, die mögliche Mehrausnützung bezahlt man mit.

Aber ob die Stadt den Bonus gewährt, hängt von der «guten Einbindung» der Neubauten ab. Diese beurteilt die fünfköpfige Stadtbildkommission. Der Zürcher Architekt Reto Pfenninger gehört ihr seit vier Jahren an, seit 2007 als Präsident. Seit er mitwirke, sagt Pfenninger, habe die Kommission zu 80 Prozent luxuriöse Wohnbauprojekte am Zugerberg begutachtet. Es sei enorm schwierig, die wegen der Boni massiv grösseren Neubauten in die Umgebung einzugliedern. «Wir beurteilen vor allem die städtebauliche Setzung, Zugänge, Freiflächen und Erdgeschosse. Häufig sind Werkstattgespräche nötig, dann nehmen wir Skizzenpapier zur Hand und entwerfen Verbesserungen.» Diese Sitzungen bezahlt die Stadt – ein indirekter, aber wichtiger Beitrag an den Städtebau am Zugerberg, um grösste Fehler zu vermeiden. Das Siedlungsbild leidet aber nach wie vor unter der starken Ausnützung.

500 Meter Stadt

Nach so viel Wohnreinkultur dürstet die Velofahrerin nach Stadt. Sie saust den Berg hinunter in die Neustadt. Ein paar hundert Meter weit, auf der Achse Bahnhofstrasse–Baarerstrasse, radelt sie durch urbanes Ambiente. Dafür sorgen nicht Geschäftshäuser des 19. Jahrhunderts; diese Epoche ist in Zug kaum vertreten, es wuchs erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Urbanes Ambiente verströmen hier vielmehr Bauten der Fünfziger- bis Achtzigerjahre mit der Kantonalbank und dem höchsten Turm, dem «Glashof», als Akzenten. Als postmoderner Paukenschlag versieht die Überbauung «Metalli» seit 1987 die Rolle des Stadtmittelpunkts, des Warenhauses. Aber geht man nur eine Strasse weiter in jede Himmelsrichtung, bricht das Zentrumsgefühl ein. Die Bebauung ist wechselhaft, ein Durcheinander. Es scheint, als habe der städtebauliche Wegweiser für das Wachstum der Innenstadt gefehlt. Im Kopf der Velofahrerin bleibt die Neustadt haften als Abbild des jahrzehntelangen, turbulenten Baubooms.

«In den Sechzigerjahren kauften wir an der Bahnhofstrasse in kleinen Läden ein, untendrin in den Wohnhäusern», erzählt der Architekt Albi Nussbaumer. Seit seiner Kindheit sei das grosse Dorf zur Stadt geworden, umgebaut für die Wirtschaft; die frühere Gesellschaft sei anonymisiert und teilweise verdrängt worden. «Vor lauter Aufschwung ging vergessen, dass man in Zug auch weiter leben wollte.» Öffentliche Räume für die wachsende Bevölkerung entstanden keine. «Am Wochenende tummelt sich die ganze Region am See, bis heute. Selbst die Jugendlichen kommen noch hierher – es gibt sonst keine geeigneten Orte», beobachtet Nussbaumer, der mittendrin wohnt. Zu diesen Feststellungen passt, dass Investoren die Umnutzung grosser Industrieareale wie «Metalli» oder Landis & Gyr vorantrieben; kooperative Planungen mit der Stadt gab es bisher keine. Albi Nussbaumer dazu: «Die Stadt hat planerisch und baulich lange Zeit nicht agiert, sondern nur auf die enorme wirtschaftliche Dynamik reagiert.»

Brauchen wir das?

Die Zahlen zum Wachstum: Von 1997 bis 2007 wurden 3099 Baugesuche eingereicht, durchschnittlich 281 pro Jahr. Die Bausummen privater und öffentlicher Bauten betrugen im selben Zeitraum 2,6 Milliarden Franken, durchschnittlich rund 237 Millionen Franken pro Jahr. In der Agglomeration verläuft die Entwicklung ähnlich, vor allem in Baar und Cham. Krisen kennt die Baubranche hier nicht. Die Auftragsbücher der Architekten waren und sind voll.



«Vor lauter Aufschwung ging vergessen, dass man hier weiter leben will»: Die Velofahrerin hört kritische Stimmen während der Tour auf den Zugerberg (rechts), durch die Neustadt (Mitte) und nach Zug West (links). Foto: Flying Camera, Baar

bestätigen die Chefs der zwei grössten Büros der Region, Markus Hotz von Axess Architekten und Alphons Wiederkehr von Wiederkehr Krummenacher Architekten. «Aber es bleibt», bedauert Wiederkehr, «immer weniger die Zeit, die für die vertiefte Auseinandersetzung mit Architektur nötig wäre.» Den Immobilienmarkt kümmert das nicht. Im Gegenteil: «Hie und da muss ich Investoren überzeugen», sagt Albi Nussbaumer, «dass sie Wohnungen auch verkaufen werden, wenn sie architektonisch anspruchsvoller sind als der Durchschnitt.» Das Verkaufsargument «gute Architektur» ist überflüssig – rund um Zug lässt sich alles verkaufen und vermieten, zu Preisen wie in Zürich.

Die Region Zug – ein karger Acker für gute Architektur? Zwei Beobachtungen dazu sind interessant. Erstens zu den viel zitierten internationalen Zuzüglern: Ob Private oder Firmen, man spüre wenig von ihnen, sagen Einheimische wie Auswärtige. Die «Internationals» bleiben für sich oder unter sich. Sowenig sich die neuen Mitbewohner gesellschaftlich engagieren, sowenig manifestieren sich die neuen Firmen in der Öffentlichkeit, etwa baulich in der Stadt. Sie verlagern meist nur Finanzabteilung und Kader hierher, produziert und verkauft wird anderswo. Also bauen sie hier keine Zentrale mit werbewirksamer Architektur, sondern mieten sich in Bürokomplexe ein.

Zweitens zu den Zugern selbst: Verwaltung, Politik und Kultur funktionierten noch dörflich, aber die Probleme seien urban, hört die Velofahrerin. Etwa die knappen öffentlichen Räume oder der rege Verkehr. Zwar äussern sich die Zugerinnen und Zuger oft in Leserbriefen zu Planung und Bauen. Aus vielen tönt aber der selbstgenügsame Tenor: «Brauchen wir das?» Das heutige Zug sei eine «kuriose Mischung aus Dorf und Welt», fasst Reto Pfenninger zusammen, der Präsident der Stadtbildkommission.

Adieu am Hafen

Doch Spuren zur Wende sind gelegt. Ab Mitte der Neunzigerjahre kurbelte der damalige Stadtarchitekt Heinz Schöttli das Wettbewerbswesen an; Resultate sind schöne

Bauten wie die Sporthalle «Herti», die erweiterte Kantonschule, die Schulen «Guthirt» und «Riedmatt» oder die Ab dankungshalle «St. Michael». Tomaso Zanoni, Stadtarchitekt bis Anfang 2008, steigerte in seiner Amtszeit die Zahl der öffentlichen Verfahren und bewegte rund ein Dutzend private Grundeigentümer zu Studienaufträgen. Ein Ergebnis ist das geplante Siemens-Hauptquartier auf dem ehemaligen Landis & Gyr-Areal. Mittlerweile bauen in Zug renommierte Büros aus der ganzen Schweiz.

Die Velofahrerin pedalt nach Westen dem Feierabend entgegen. Die letzte Runde führt vorbei an Lücken und brachen Stätten. Aber stellt man sich alles hier Geplante vor (Seite 20), könnte Zug West zu einem markanten Stadtteil wachsen mit Bauten, Plätzen und Parks, die nicht nur den Investoren, sondern den Zugerinnen und Zugern etwas bringen. Fragt man diese nach den Vorzügen ihrer Stadt, zählen sie die tiefen Steuern am Schluss auf – davor kommen Landschaft, See und Altstadt, die Nähe zu Luzern und Zürich. Solche Qualitäten preisen auch die Auguren des Standortmarketings. Es dürfte darum gut stehen um Zugs Zukunft, selbst wenn die Steuerharmonisierung vorschreiten sollte. Damit die Rechnung aufgeht, muss Zug aber trotz des Baudrucks Bedingungen für städtebauliche und architektonische Güte aushandeln.

Am Ziel kehrt die Velofahrerin ein ins chice Hafenrestaurant am See. Von der Terrasse blickt sie an die dicht bebauten Hänge des Zugerbergs zurück. In den letzten Jahren arbeitete die Stadt am guten Planen und Bauen. Aber das Baudepartement verändert sich: Eine neue Vorsteherin wirkt, der Stadtarchitekt tritt ab. Der BSA Zentralschweiz fordert laut Albi Nussbaumer, dass die Stadt nach diesen Wechseln die gelegten Spuren nicht verwischt, sondern hegt und pflegt. Auch die Stadtbildkommission zählt darauf, sagt Präsident Reto Pfenninger, weiterhin unabhängig und kritisch Projekte begleiten zu können. Dazu nickt die Velofahrerin und dreht sich um. Vor ihr liegen See und Voralpen im Licht des späten Nachmittags und sie denkt: Kein Wunder, wollen alle hierher. •





Grafenau, 2007 und 1998. Vor zehn Jahren ein versteckter Garten in der Stadt. Heute eine voll befestigte Strasse mit Restgrün. Der anhaltende Aufschwung brachte Zug West zum Blühen und den Freiraum zum Verschwinden. Die Innenstadt mit ihrer wechselhaften Bebauung wirkt wie ein Abbild des Baubooms. Der Bericht zur Baukultur steht auf Seite 6.