

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

**Artikel:** Wirtschaft : von der Lust und Last der Ebene  
**Autor:** Fuchs, Hanns  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-123425>

### **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:** 14.01.2026

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

# Von der Lust und Last der Ebene

Text: Hanns Fuchs

Zugs Aufstieg zum wirtschaftlich erfolgreichsten Kanton ist beispiellos, begünstigt durch das 1946 erneuerte Steuergesetz. Kaum ein Industrieareal wurde zur Brache – trotz hoher Land- und Immobilienpreise finden sich Investoren für jeden Flecken Land. Entwicklungspotenzial liegt in der Lorzenebene; sie soll die grüne Mitte der Stadtregion Zug werden.

• Zug ist seiner Zeit und der Konkurrenz oft einen Schritt voraus. Das hat den Kanton an der Schnittstelle zwischen dem Riesen Zürich und den ökonomischen Zwergen der Innerschweiz zur erfolgreichsten Volkswirtschaft der Schweiz gemacht – und zu einem Global Player im Standortwettbewerb. Die Gemeinden der Region Zug wachsen zur Stadt zusammen in der Lorzenebene. Deren namensgebender Fluss ist heute ein unscheinbares Gewässer. Vor über 200 Jahren aber war die Lörze die ökonomische Schlagader des Aufstiegs von Zug.

Zug ist reich. Das Volkseinkommen pro Kopf, weiss die Statistik, klettert gegen 95 000 Franken pro Jahr. Mehr Geld verdient nur die Volkswirtschaft von Basel-Stadt. Zug kann sich leisten, wovon andere Städte, Regionen und Kantone kaum zu träumen wagen. Zum Beispiel eine schmucke, gepflegte, slumfreie Altstadt. Das Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz ISOS rühmt in hohen Tönen die Qualitäten nicht nur der historischen Altstadt, sondern die räumlichen und die architekturhistorischen Vorzüge der Stadt als Ganzes.

Das war nicht immer so. «Diese Stadt ist alt und schlecht gebaut», schrieb um 1790 der Reisende Alexander Davidson in sein Notizbuch. «Die Strassen sind eng und schmutzig und man findet hier nur hie und da einmal ein Haus, das einem Hause ähnlich sieht.» Zu der Zeit betrieben Zürcher Unternehmer am Lauf der Lörze schon Spinnereindustrien. Einem anderen Reisenden – er schrieb unter dem Pseudonym Carl Julius Lange «Über die Schweiz und die Schweizer» – fiel in Zug «die grosse Menschenleere und Geschäftslosigkeit» auf, «keine Fabriken und keine Manufakturen». Tatsächlich endete das städtebauliche Mittelalter in Zug später als anderswo. Erst am 19. September 1835 hob man den abendlichen «Torschluss» an der Stadtmauer auf. Dies war der «offizielle Beginn der Entfestigung von Zug», stellt Christine Kamm-Kyburz im Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920 INSA fest. Gleichzeitig bewilligte der Stadtrat den Abbruch von Ringmauer und Türmen. Er wollte Platz schaffen für neue Strassen – und für den Anschluss des Städtchens an die wirtschaftliche Entwicklung vor dessen Toren.

## Der Postplatz als Vorbote

Zug zogs nun nach Norden. Dort, am Oberlauf der Lörze von Unterägeri bis Baar und an ihrem Unterlauf in Cham, waren die industriellen Kerne mit Hunderten von Arbeitsplätzen entstanden. Der einzige Industriebetrieb auf Zuger Gemeindegebiet war Mitte des 19. Jahrhunderts die Baumwollweberei, gelegen weitab vom städtischen Siedlungsgebiet an der Mündung der Lörze in den Zugersee. Erst zaghaft, dann aber umso stürmischer machte sich die Stadt in Richtung Baar und Cham breit. Das Strassengesetz von 1838 erhob die alten Wege in diese Nachbargemeinden zu «Strassen 1. Klasse». Als Scharnier zwischen der alten Stadt und dem Neuland im Norden und Nordwesten konzipierte die Stadt den «Schanzenplatz», den heutigen Postplatz. Die Anlage orientierte sich am urbanen Zeitstil des Internationalen Klassizismus mit rechtwinklig angeordneten Häuserzeilen. Von 1837 bis 1847 realisierten sie jene Bauherren, die es sich leisten konnten: die vermögende Familie Landtwing, der Apotheker, ein Gastwirt mit Gasthof und Hotel, die Theater- und Musikgesellschaft und schliesslich die Post. Auch 170 Jahre nach den Spatenstichen inspiriert der Postplatz, dieser erste Vorposten des modernen Zug ausserhalb der Stadtmau-



ern, noch urbane Fantasien. Die privaten (Querdenker-) Gruppierungen Bauforum Zug und Zuger Privileg haben für den Platz die Vision von Zugs Mitte entworfen: «Nirgendwo kommt heute die Wirtschaftsmetropole Zug so in Fahrt wie auf dem Postplatz», berichten sie aus der Zukunft. Der Platz entwickle sich «zum einzigartigen gesellschaftlichen und kulturellen Knotenpunkt». Noch braucht der Besucher viel Vorstellungskraft, um sich diesen Platz als lebendige Mitte einer Stadtregion mit gegen 70 000 Bewohnerinnen und Bewohnern vorzustellen. Den Postplatz beherrscht der motorisierte Verkehr, privater wie öffentlicher; die wichtigsten Zuger Binnenverkehrsbeziehungen führen über diesen Platz.

## Hightech und Pharma

Seit der Entfestigung prägt das Wirtschaftswachstum die Stadtentwicklung. Ab 1880 erfasste die Industrialisierung die Region. An der Lorze waren die ersten Elektrizitätswerke entstanden. Die neue Energie ermöglichte Industrieansiedlungen unabhängig von Fluss- und Bachläufen. Nun waren die Verkehrswege wichtig. In Zug schwollen das Bahnhofquartier und die Baarerstrasse an zu den neuen industriellen Kernen. Metallwarenfabrik, Glühlampenfabrik, Kistenfabrik, Verzinkerei Zug und – in den späten Zwanzigerjahren – Landis & Gyr machten Zug zu einer leistungsstarken Industrieregion. Neben und bei den Industriebetrieben entstanden Arbeitersiedlungen und -quartiere, die den stadtnahen Norden noch heute prägen.

Im Süden und am Zugerberg dagegen dehnten sich die Villenviertel mit Blick auf den «schönsten Sonnenuntergang der Schweiz» aus. Heute wird Zug als Wirtschafts- und Finanzmetropole wahrgenommen – doch der Anteil der Industriebeschäftigten liegt mit knapp 27 Prozent immer noch leicht über dem schweizerischen Mittel. Bloss: Die neuen Industrie Arbeitsplätze entstanden in Clustern, die nicht mehr auf Werkhallen und Lagerflächen angewiesen sind. Der Wirtschaftsstandort weist im produzierenden Sektor einen hochmodernen Branchenmix auf: Medizintechnik und Diagnostika, Hightech in Informatik und Elektronik, Pharmaindustrie und chemische Produkte, Metallverarbeitung. Doch das Gesicht des modernen Zug prägte ein finanzpolitischer Entscheid, dessen Tragweite seinerzeit wohl kaum jemand ermessen konnte.

## Ungebrochen anziehend

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg – die industrielle Produktion lief auf hohen Touren – revidierte der Kanton Zug das Steuergesetz von Grund auf. Mit der geschickten Kombination von Domizilprivileg und Holdingprivileg schuf das neue Gesetz 1946 die Voraussetzung für den beispiellosen Aufstieg zur Wirtschafts- und Finanzmetropole. Der Übergang von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft vollzog sich hier früher als anderswo, erleichtert durch die solide Verfassung der Volkswirtschaft und der öffentlichen Haushalte. Kaum eines der grossen Industrieareale wurde zur Dauerbrache.

Investoren fanden und finden sich in Zug für jeden Flecken Land. Dass die Land- und Immobilienpreise zu den höchsten der Schweiz zählen, schreckt weder Private noch Unternehmen ab; wenn sie sich Zug leisten können, wiegen die anderen Standortfaktoren – Lage, Verkehrsanbindung, landschaftliche Qualität, tiefe Steuern, attraktiver Branchencluster, kundenorientierte Verwaltung – noch immer schwerer als der hohe Preis.

Der Wachstums- und Siedlungsdruck verpflichtet die Stadt zu hoher Güte beim Planen und Bauen. Wobei (Stadt) im Fall von Zug mehr meint als bloss die Stadtgemeinde. «Der Kanton Zug ist eine Stadt», sagt Heinz Horat, «er muss flächenmässig als Ganzes behandelt werden.» Horat war von 1987 bis 2001 Denkmalpfleger im Kanton. In dieser «hektischen Umbruchphase» brachen die traditionellen Industrien weg, die Dienstleister drückten der Stadtentwicklung zunehmend den Stempel auf und der (Siedlungsbrei) begann sich in die Lorzenebene zu ergiessen.

## Weiterfahren mit Richtplan

Der kantonale Richtplan von 1987 enthielt dann Instrumente, die der Entwicklung Ziel und Richtung geben sollten. «Ein günstiger Zeitpunkt», erinnert sich Horat, «wir konnten Schlüsselobjekte definieren und erhalten, die zur Kulturlandschaft von Zug gehören.» Gerade in einem urbanen Raum wie Zug, meint Horat, sollte «Weiterfahren der Grundgedanke des Bauens» sein. Weiterfahren: Dieses Thema stellt sich an den Siedlungsrändern, am dringendsten in der Lorzenebene, dem möglichen Erweiterungsgebiet der Siedlungsräume von Zug, Baar, Steinhausen und Cham. Sie soll zur «grünen Mitte» der Stadtregion Zug werden, wie Kanton und Gemeinden 2001 im räumlichen Entwicklungskonzept (Lorzenebene) festhielten (Seite 34). Nun liegt eine erste Planungsstudie für die künftige Gestalt der Siedlungsränder vor: Die Korporation Zug als grösste Landbesitzerin will auf 80 000 Quadratmetern (ei -ne Stadt in der Stadt) mit 400 Wohnungen, Dienstleistungs-, Bildungs-, Kultur-, Freizeit- und Gesundheitsbetrieben bauen (Seite 35). Die Zukunft Zugs liegt also in der Ebene – und an der Lorze, dort, wo der wirtschaftliche Aufstieg des Kantons einst begann. •

| Die fünf grössten Arbeitgeber         |                           |                                |
|---------------------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| Firma                                 | Branche                   | Mitarbeiter (Vollzeit Dez. 06) |
| Siemens Building Technologies, Zug    | Gebäudetechnik            | 2 022                          |
| Kantonale Verwaltung                  | Öffentliche Verwaltung    | 1 676                          |
| Genossenschaft Migros, Dierikon / Zug | Detailhandel              | 1 153                          |
| V-Zug AG, Zug                         | Haushaltsgerätehersteller | 1 123                          |
| Roche-Gruppe, Rotkreuz / Cham         | Pharma / Diagnostics      | 900                            |

| Im Handelsregister eingetragene Firmen |        |        |        |
|--|--------|--------|--------|
|  | 2004   | 2005   | 2006   |
| Einzelfirmen                           | 3 462  | 3 553  | 3 615  |
| Kollektive und Kommanditgesellschaft   | 365    | 359    | 361    |
| Aktiengesellschaften                   | 14 274 | 14 683 | 15 315 |
| GmbH und Genossenschaften              | 4 197  | 4 751  | 5 379  |
| Andere                                 | 927    | 970    | 994    |
| Total                                  | 23 225 | 24 316 | 25 664 |

| Volkseinkommen                |        |         |        |        |
|-------------------------------|--------|---------|--------|--------|
|                               | 2002   | 2003    | 2004   | 2005   |
| Franken pro Einwohner         | 77 959 | 88 963  | 92 168 | 93 753 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr | +0,8 % | +14,1 % | +3,6 % | +1,7 % |

Quelle: ZKB, «Zug in Zahlen» 2006









Chollermüli, 2007 und 1998. Der Landstrich zum See hin ist noch frei. Davor hat sich die Stadtbahn Zug ihren Weg gebahnt, mit gewaltigen Umwälzungen im Landschaftsbild. Die Stadtbahn ist das Rückgrat des wachsenden öffentlichen Verkehrs im urbanen Raum Zug – und zu einem guten Teil ihr Motor. Die Geschichte der Stadtbahn steht auf Seite 30.