Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 18 (1961)

Heft: 1

Artikel: Die Beziehungen zwischen Autobahn und Siedlung, gezeigt am Beispiel der Region Zug

Autor: Meyer, Rolf

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-781773

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: 11.08.2025

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

Die Beziehungen zwischen Autobahn und Siedlung, gezeigt am Beispiel der Region Zug

Von dipl. Arch. Rolf Meyer, Regionalplaner, Zürich

Die Region Zug ist für die Schweiz. Vereinigung für Landesplanung kein Neuland: 1946 hat nämlich die VLP ihren zweiten Fachkurs für Ortsplanung in Baar durchgeführt. Schon damals hatte sich erwiesen, dass sich die Probleme von Baar ohne vorherige Festlegung des Hauptverkehrssystems über die ganz engere Region von Zug, d. h. den Raum Zug–Baar–Steinhausen–Cham, nicht lösen lassen.

Inzwischen sind 15 Jahre vergangen. Man spricht nicht mehr nur schüchtern von eventuellen «Fernverkehrsstrassen», sondern von ganz konkreten Projekten für die gesetzlich verankerten «Nationalstrassen». Auch die Region Zug muss sich mit dem Problem der Linienführung von Nationalstrassen auseinandersetzen. Die Autobahn Zürich–Luzern (N 2) führt nämlich bei Cham vorbei, da sie die Region Zug bedienen soll. Sodann ist, von hier aus abzweigend, eine Autostrasse vorgesehen, die sowohl als Anschluss für den Raum Zug wie auch dem Durchgangsverkehr Luzern/Gotthard–Sihlbrugg–Zürich/Rapperswil zur Umfahrung der Orte Cham, Zug und Baar dienen soll. Sie ist bis Baar/Blickensdorf als Nationalstrasse 2. Klasse gedacht und wird von dort bis Sihlbrugg durch den Kanton Zug weitergeführt. Der Verkehr Zürich–Gotthard, der heute noch durch Baar, Zug und Walchwil geschleust wird, kann inskünftig bis südlich von Cham die Autobahn N 2 benützen und von dort auf einer neuen Autostrasse N 4 auf dem *linken* Seeufer nach Schwyz gelangen. Die rechtsufrige Zugerseestrasse dürfte aber für den Ausflugsverkehr weiterhin wichtig bleiben. Das Problem besteht nun darin, all diese Strassenzüge am Nordende des Zugersees so zu verknüpfen, dass nicht nur die verschiedenen Verkehrsbedürfnisse ihrer Wichtigkeit entsprechend befriedigt, sondern auch die Entwicklungstendenzen der einzelnen Orte und der ganzen Region gebührend berücksichtigt werden.

Was die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung anbelangt, so steht die Region Zug im Zeichen einer zunehmenden Verstädterung. Seit 1950 haben Zug von 14 500 auf rund 20 000, Baar von 7000 auf 8000, Cham von 5500 auf 6200 und Steinhausen von 1100 auf 1600, alle vier Gemeinden zusammen von 28 000 auf 35 500 Einwohner zugenommen. Die Industriebetriebe entwickelten sich z. T. sehr stark, und neue haben sich angesiedelt. Verschiedene amerikanische Unternehmungen haben für ihre Zweigniederlassung die Stadt Zug gewählt, welche nach USA-Begriffen recht nahe beim Flughafen Kloten liegt. Mehr und mehr macht sich auch der Einfluss der nahen Metropole Zürich geltend, indem Zürcher Baufirmen Häuser für Leute erstellen, die dort keine Wohnung finden können. Noch spielt die Zahl der Pendler nach Zürich keine grosse Rolle, doch könnte sich das sprunghaft ändern, wenn einmal die Autobahn von Zürich bis Cham gebaut ist. Es ist darum durchaus möglich, dass die Region Zug in Zukunft bevölkerungsmässig sehr stark von der Nähe Zürichs profitiert; sie wird sich aber auf eine zielbewusste Siedlungspolitik besinnen müssen, wenn sie ihr wirtschaftliches und kulturelles Eigenleben bewahren und die Neuzuzüger richtig assimilieren will. Unter diesen Umständen erscheint es sicher nicht als abwegig, bei der Planung damit zu rechnen, dass Zug und seine drei Nachbargemeinden sich mit der Zeit zu einem Stadtgebilde in der Grössenordnung von 100 000 bis 120 000 Einwohnern entwickeln könnten.

Die eben skizzierte Zukunftsvision bedeutet nun, dass wir uns mit all den erwähnten National- und andern Strassenprojekten im Gebiet einer potentiellen «Grosstadt» befinden. Der Entscheid über Linienführungen und Anschlusspunkte erhält damit den Charakter einer schwerwiegenden Präjudiz für die künftige Entwicklung dieser Grosstadt. Es stellt sich ausserdem die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen die vorgesehene Nationalstrasse 2. Klasse Cham–Baar/Blickensdorf dem Binnenverkehr dieser Stadt dienstbar gemacht werden könne und dürfe. Auf alle Fälle gilt es, die Nationalstrassen so zu planen, dass sich, zusammen mit den bestehenden und neuen Lokal- und Regionalstrassen, ein sinnvolles und der Siedlungsentwicklung gut angepasstes Gesamtsystem ergibt.

Zurzeit sind aber in der Region Zug noch ganz andere Probleme aktuell, die in die Nationalstrassenplanung hineinspielen. So vor allem das Projekt der Lorzeverlegung, durch welche nicht nur die Ueberschwemmungsgefahr gebannt, sondern auch die stark verschmutzte Seebucht von Zug besser durchspült werden soll. Sie macht es möglich, bei Blickensdorf das alte Flussbett für das Trasse der Autostrasse Cham–Sihlbrugg zu benützen. Sie erfordert ausserdem eine Güterzusammenlegung im Gebiet des alten und des neuen Flusslaufes, die zweckmässigerweise mit der durch die Autostrasse bedingten Güterumlegung kombiniert wird. Gleichzeitig wird auch die Möglichkeit von landwirtschaftlichen Aussiedlungen zu prüfen sein, um grossflächige Trenngürtel zwischen den Gemeinden — den «Quartieren» der künftigen Grosstadt — und breite bebauungsfreie Streifen längs der Nationalstrassen zu schaffen. Auch das Projekt eines grossen regionalen Entwässerungs- und Abwasserkanals von Zug bis zu einer künftigen Grosskläranlage an der Lorze nördlich von Cham muss natürlich mit dem geplanten Strassensystem in Einklang gebracht werden.

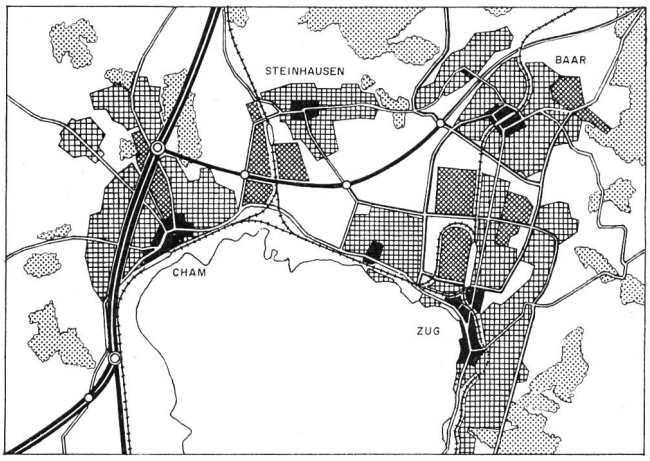
Zur Abklärung aller dieser wichtigen und dringenden Probleme gründete die Baudirektion des Kantons Zug Mitte 1960 eine «Planungskommission für die Erschliessung der Lorzeebene», in welcher die beteiligten Gemeinden, der Kanton und zahlreiche Institutionen vertreten sind. In diesem Gremium war zur Zeit des Stansstader Kurses die Diskussion über die verschie-

KERNGEBIETE
WOHNGEBIETE
INDUSTRIEGEBIETE
WALD

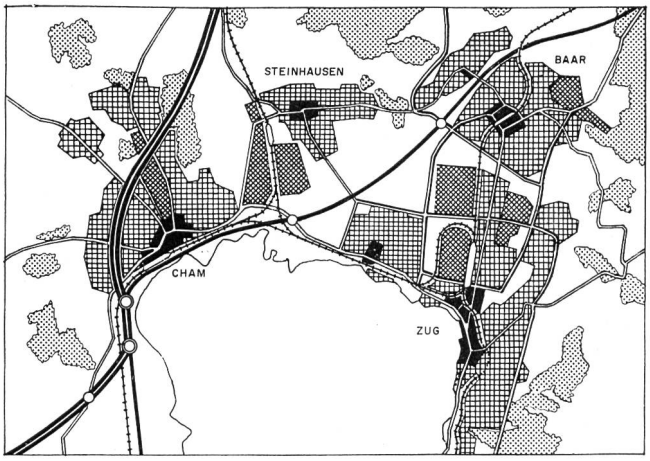
NATIONALSTRASSEN I. KLASSE
NATIONALSTRASSEN II. KLASSE
REGIONALSTRASSEN NEU
REGIONALSTRASSEN BESTEHEND

Masstab 1:100 000.

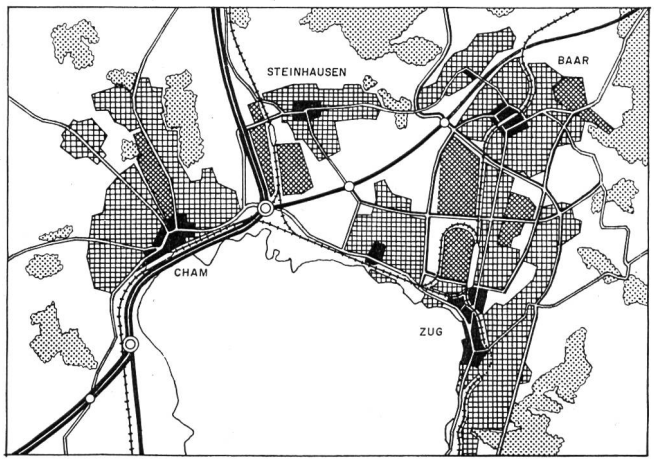
Das kantonale Bauamt hatte die Autobahn Zürich - Luzern zuerst in gestreckter Linie am heutigen Dorfe Cham vorbei geplant. Die Autostrasse Cham - Sihlbrugg war unmittelbar nördlich des Dorfes angeschlossen, um es vom Verkehr Zug - Luzern möglichst gut entlasten zu können. Da Cham auf der Südseite bereits durch eine Bahnlinie vom See abgeriegelt ist, hätte sich — auch bei einem leichten Ausweichen nach Westen — ein allseitig geschlossener «Verkehrskäfig» ergeben. Cham wehrte sich darum vehement gegen die Abschnürung von seinem Entwicklungsgebiet für Industrie (Papierfabrik!) und Wohnbau.



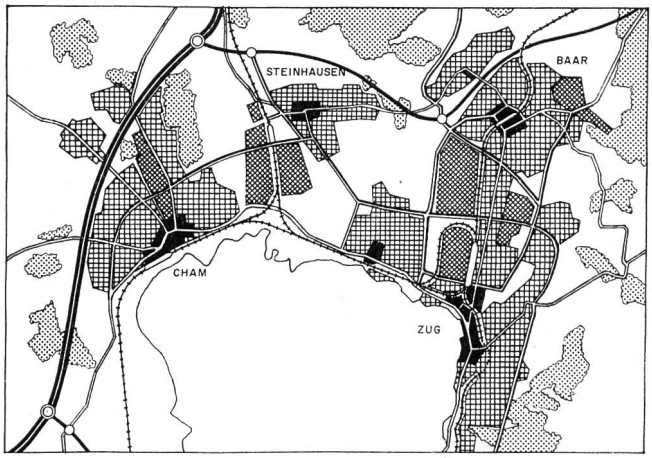
Um der Entwicklung von Cham wenigstens auf einer Seite freien Spielraum zu lassen, wurde daraufhin versucht, die Autostrasse Cham - Sihlbrugg parallel zur Luzerner Bahnlinie längs dem See zu führen. Der schlimmste Nachteil der ersten Variante, nämlich die Abriegelung durch die Autobahn im Westen, wäre dadurch aber nicht behoben worden. Cham hätte für einen ungenügenden Gewinn an Siedlungsfläche den grossen Nachteil einer Autostrasse am Seeufer eingetauscht. Ausserdem vermöchte diese Linienführung der Zufahrt Zug - Autobahn in Richtung Zürich nicht zu dienen. Diese Variante wurde darum allgemein als unzweckmässig erkannt und abgelehnt.

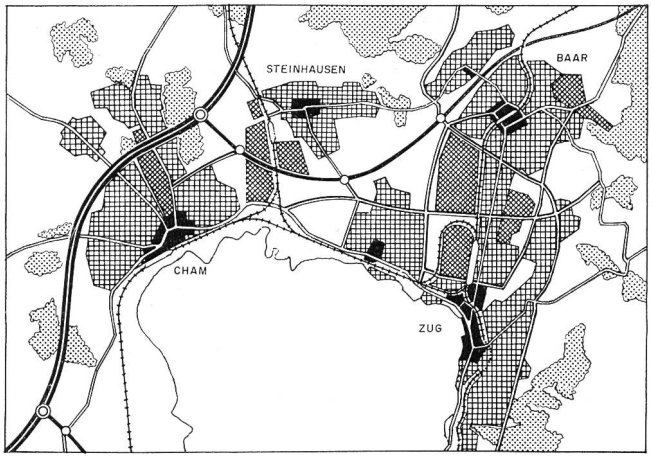


«Wenn schon, dann schon!» sagte man sich an zuständiger Stelle und schlug vor, sogar die Autobahn selbst südlich von Cham durchzuführen. Damit würde für diesen Ort volle Entwicklungsfreiheit landeinwärts und für die Region ein zentraler Anschlusspunkt beim Autobahn-«Knick» gewonnen. Leider stehen schwere Nachteile dem gegenüber: Die Autobahn beeinträchtigte das Ufergelände noch mehr als die Autostrasse — weshalb sich Cham denn auch gegen diese Lösung energisch zur Wehr setzte — und hätte im «Knick» einen ungenügenden Radius; ausserdem liesse sich dort beim Bahndreieck ein Abzweig- und Anschlussbauwerk kaum leistungsfähig genug ausbilden.

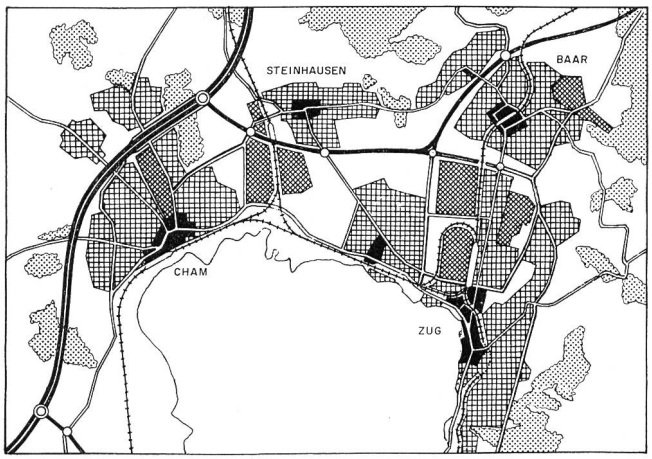


Um dem künftigen Siedlungsgebiet der Region möglichst auszuweichen, suchte man in einer weitern Variante die Autostrasse nördlich von Steinhausen durchzuführen und die Autobahn gleichzeitig nach Westen zu verschieben. Die erstere müsste allerdings 25 m steigen und ebensoviel wieder fallen; sie würde vom Verkehr Zug - Luzern nicht mehr angenommen und Cham daher weniger entlasten. Cham hätte wegen des grösseren Entwicklungsspielraums trotzdem für diese Variante gestimmt, doch kam jetzt die Opposition aus Steinhausen, wo man hofft, am aussichtsreichen Hang nördlich des Dorfes reiche Landhausbesitzer ansiedeln zu können. («Steinhausen, das künftige Zollikon von Zug!»)





Als Kompromiss wäre es denkbar, die Autobahn derart gegen Steinhausen einzuschwenken, dass die Autostrasse südlich dieses Ortes geführt und vom Verkehr Zug - Autobahn Richtung Zürich und Luzern benützt werden kann. Bei gleichzeitiger Verschiebung der Autobahn nach Westen an die Höhen des Hünenberger Hanges ergäbe sich für Cham ein ganz ansehnlicher Entwicklungsspielraum. Dieser scheint jedoch der Papierfabrik noch nicht zu genügen, weshalb die Gemeinde, deren Wohlergehen stark von ihr abhängt, auch diesem Vermittlungsvorschlag nicht zustimmen wollte. Auch wünscht sie einen Autobahnanschluss von der Knonauerstrasse aus als Lastwagenzufahrt zur Papierfabrik.



Noch würde aber der künftigen «Grosstadt» die leistungsfähige Sammelschiene fehlen. Die Autostrasse liesse sich zu diesem Zwecke mitverwenden, wenn sie zugunsten einer besseren Zufahrt nach Zug etwas geknickt würde. Zusammen mit einer Verlängerung vom Knickpunkt nach Osten und vom Autobahn-Abzweigpunkt parallel zur Autobahn nach Westen als innerstädtische Hauptverkehrsstrassen ergäbe sich eine von Ost bis West durch die Region durchlaufende Verkehrsaxe, an welche sämtliche landeinwärts führenden Hauptstrassen und fast alle Industriegebiete angeschlossen werden könnten.

denen Möglichkeiten der Nationalstrassenführung in vollem Gange. Anhand einer bescheidenen Auswahl von Varianten ist im folgenden versucht, die Wechselwirkungen zwischen Autobahn und Siedlung darzulegen und eine Kostprobe vom Widerstreit der Meinungen zu geben. Auch in der Region Zug geht es nämlich gar oft nach dem Spruche: «O heiliger Sankt Florian . . .»

TAGUNGEN

Europäische Tagung von städtebaulichen Entwerfern vom 2. bis 8. Oktober 1960 in Delft, Holland

Organisiert vom Bond van Nederlandse Stedebouwkundige und unter der Leitung von S. J. van Embden, Präsident des ständigen Ausschusses von Planern des Internationalen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung, fanden in den Niederlanden vom 2. bis zum 8. Oktober Gespräche zum Thema der Beziehungen zwischen dem Städtebau und der Architektur statt. Ueber hundert Vertreter aus den meisten europäischen Ländern hatten sich zu diesem Zwecke in Delft versammelt.

Der holländische Minister für das Wohnungswesen, J. van Aartsen, eröffnete das Gespräch mit einer vorzüglichen Rede, welche im Wunsch gipfelte, dass es Städtebauern und Architekten gelingen möge, zu einem schöneren Leben beizutragen. Besichtigungen in Amsterdam, Amersfoort, im Nordostpolder und in Rotterdam lockerten die Gespräche auf und boten Gelegenheit, einen Eindruck vom Gastland und seinen Problemen zu erhalten.

Die Arbeit in Delft litt anfänglich unter der für viele Teilnehmer etwas unklaren Fragestellung. Man war sich zuerst nicht recht klar, dass für die Holländer Städtebau und Architektur zwei verschiedene Dinge sind, ebenso verschieden wie zum Beispiel der Beruf des Maurers von demjenigen des Gipsers verschieden ist. Dies führte dazu, dass am Schlusse des ersten Kongresstages einige Ratlosigkeit herrschte, da man allgemein spürte, dass aneinander vorbeigeredet wurde. Daher beschloss man in Gruppen weiterzuarbeiten. Die Resultate dieser Gruppenarbeiten waren hochinteressant. In allen Gruppen wurde betont, dass Architektur und Städtebau nicht getrennt werden können, sondern der Städtebau lediglich eine Sparte der architektonischen Gestaltung sei. Durch diese Feststellung war dem Tagungsthema die Spitze genommen und das Gespräch abgewandelt auf das Thema: Die Beziehungen zwischen dem städtebaulichen Plan und dem Entwurf des Einzelobjektes.

Als Resultat der Gespräche ergaben sich folgende Thesen:

1. Stadtplanung hat den räumlichen Rahmen für die Beziehungen zwischen dem Einzelnen und der Gemeinschaft zum Ziel. Die Architektur soll in diesem Rahmen den verschiedenartigsten Bedürfnissen die baulichen Räume schaffen.
2. In dieser Grundbeziehung zwischen Stadtplanung und Architektur verteilen sich im Konkreten die Gewichte verschieden. Das Verhältnis wird vor allem bestimmt durch die räumliche Ausdehnung der Aufgabe und durch das Stadium der Bearbeitung.
3. Stadtplaner und Architekt haben aus der gleichen ganzheitlichen Auffassung heraus in verschiedenen Stufen an der einen grossen sozialen Aufgabe zu arbeiten; an der Gestaltung einer dem Menschen angemessenen Umwelt.