Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83 (1965)
Heft: 10

Artikel: Grundlagen für City-Planung in Zug
Autor: Witmer, John
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-68112

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: 26.07.2025

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

der obersten Postulate. Entspringt diese Forderung nicht einer vielleicht sogar falschen Sentimentalität?

Die Gemeinde bildet einen unersetzlichen Bestandteil unserer staatlichen Ordnung. Sie ist gleichzeitig die wichtigste, gewöhnlich noch gut überschaubare Einheit der staatsbürgerlichen Willensbildung. Mit gutem Recht wird daher für die Erhaltung der Gemeinden eingestanden. Wenn aber eine Gemeinde so klein geworden ist, dass sie kaum mehr ihre Behörden bestellen kann und erst noch dauernd auf staatliche und andere Hilfen angewiesen ist, führt sie ein recht kümmerliches Dasein. Von einer echten und auch auf die Jugend erzieherisch wirkenden staatsbürgerlichen Willensbildung kann kaum mehr gesprochen werden. Soll denn die Selbständigkeit auch solcher Gemeinden unter allen Umständen erhalten bleiben? Es mag Fälle geben, in denen besondere Gründe vorliegen, die für die Selbständigkeit den Ausschslag geben. In der Regel dürfte es aber zweckmässig sein, wenn sich solche Gemeinden der grösseren Nachbargemeinde anschliessen, sofern nicht in absehbarer Zeit auf eine andere Art mit einer Verbesserung der Verhältnisse zu rechnen ist. In einzelnen Fällen bestünde die Möglichkeit, die erwünschte Entwicklung rasch herbeizuführen. Vorerst müsste aber die Wasserversorgung ausgebaut werden, es wären Strassen, Kanalisationen und eine grössere Kläranlage zu erstellen. Die dafür nötigen Mittel übersteigen die Finanzkraft der Gemeinde bei weitem. Wenn aber in einem relativ kurzen Zeitabschnitt eine grössere Überbauung ausgeführt werden könnte, würden sich die Erschliessungskosten auf viele Käufer und Mieter verteilen lassen. Die gleichwohl immer noch grösseren Erschliessungskosten könnten tragbar gestaltet werden, wenn der Landpreis entsprechend tiefer wäre. Leider fehlt nicht selten die Einsicht in diese Zusammenhänge. Ohne Rücksicht auf die Lage wird der gleiche Landpreis gefordert, der in einer mehr oder weniger weit entfernten Ortschaft mit einer anderen Struktur bezahlt wird. Bei einer solchen Einstellung lastet die Verantwortung des Geschickes der Gemeinde vollständig auf jenen, die nicht bereit sind, zu einer erwünschten Änderung Hand zu bieten. Es gibt also Gemeinden, die selber oder deren Glieder für das Schicksal «ohne Zukunft» einzustehen haben.

Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP)

Grundlagen für die City-Planung in Zug

Von **John Witmer**, dipl. Arch. S. I. A., Stadtarchitekt, Zug

DK 711.524

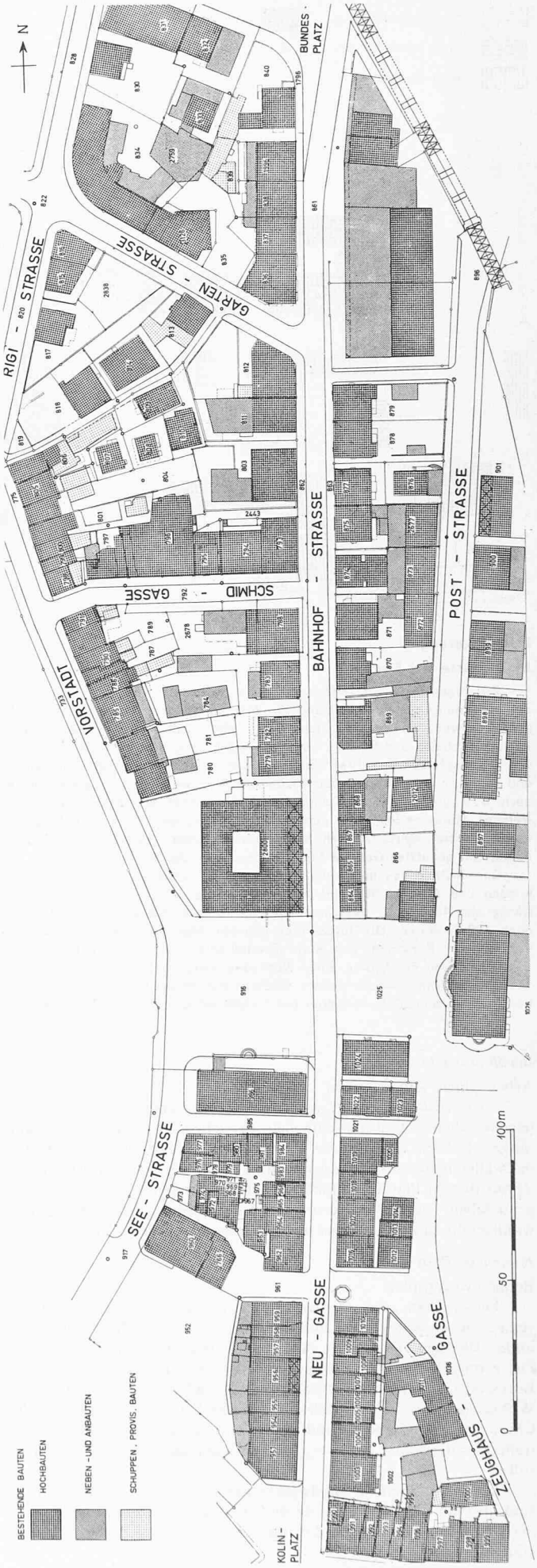
Vorbemerkung

Mit dem Ziele, die Planung von Zug auf reale Grundlagen abzustellen, hat das Hochbauamt unter seinem Leiter, Architekt *John Witmer*, verschieden gerichtete Bestandesaufnahmen erstellt. Für eine solche systematische Erhebung sieht der Verfasser dieses Berichtes insgesamt 14 Pläne vor (siehe «Allgemeine Erläuterungen»), von denen für Zug 5 planliche Bestandesaufnahmen ausgeführt, bzw. benötigt wurden. Jede dieser Erhebungen wird in ihrem Ergebnis kurz umschrieben, um darauf die Folgerungen für die Planung zu ziehen. Wir publizieren nachstehend diese fünf Untersuchungsbeispiele im Auszug (Quartier Post bis Bundesplatz), wobei die Originalpläne etwas vereinfacht und in schwarz-weiss, anstelle der Farben, umgearbeitet wurden. Es erfolgt dies in der Absicht, weniger die einzelnen Details (die jederzeit auf dem Zuger Stadtbauamt eingesehen werden können) zu reproduzieren, als vielmehr die Methodik darzustellen, nach welcher Stadtarchitekt Witmer vorgegangen ist. Wir hoffen damit für ähnliche Erhebungsvorhaben nützliche Anregungen zu bieten und danken Kollege Witmer für die Überlassung der Original-Unterlagen. *G. R.*

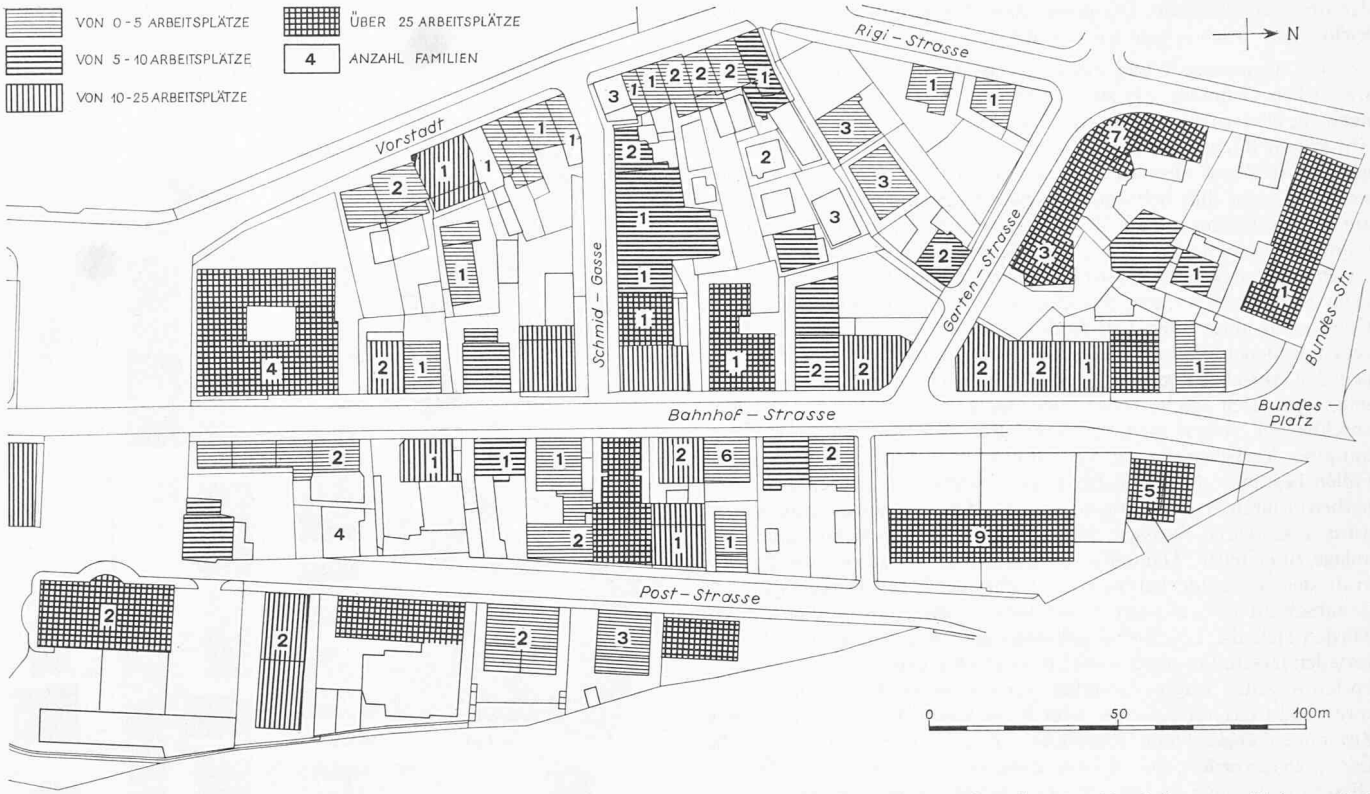
Allgemeine Erläuterungen

Die Planung eines bestehenden, teilweise überalterten Stadtteiles verlangt Untersuchungen und Bestandesaufnahmen, deren Ergebnisse die Unterlagen für das Studium der Sanierung und Aufwertung ergeben.

Für die City-Planung von Zug, welche das Gebiet vom Bundes- bis zum Kolinplatz und vom See bis zur Poststrasse/Zeughausgasse umfasst, mussten folgende Erhebungen durchgeführt werden:



Rechts: Bebauungsplan des Stadtkerns (City) von Zug, Masstab 1:2000. Die nachfolgenden Bestandesaufnahmen (Pläne I bis V) zeigen den nördlichen Ausschnitt (Bahnhofstrasse bis Bundesplatz).



I. Bevölkerung

Arbeitsplätze und Familien

Bis gegen Ende des letzten Jahrhunderts kannte man noch keine klare Zonentrennung der Bodennutzung für Wohnen, Industrie und Handel. Wohnen, Handwerk, Läden und Lager, Hotels und Büros, Verpflegung und Verwaltung, Schulen und Kirchen waren vermischt, und niemand sprach damals von Arbeitsplätzen und ihrer Flächengrösse. In manchen Staaten bestanden und bestehen heute noch Strassenzüge mit Handwerkern der gleichen Kategorie oder gewisse in sich abgeschlossene Viertel religiöser und rassenfremder Minderheiten. Die Zunahme der Industrie und Entwicklung der Verkehrsmittel führte zu den ersten Zonenplänen und zur Ausscheidung einheitlich genutzter Gebiete (speziell Industrie und Wohnen).

Der Zustand des untersuchten Gebietes in bezug auf Anzahl der Wohnungen und Arbeitsplätze hat folgendes Bild ergeben: Auf der Nettobaufläche von 46 070 m² bestehen heute rund 1516 Arbeitsplätze und leben noch 178 Familien. Die totale hier lebende oder arbeitende Bevölkerung beträgt 2100 Personen, was einer Bruttodichte von 310 Einheiten pro ha entspricht, was der Dichte einer Wohnzone gleichkommt.

Rechnet man (wie in andern Städten) mit einer Fläche von 30 m² pro Kopf oder Arbeitsplatz, müssten nur 63 000 m² Bruttonutzfläche vorhanden sein. Da das Gebiet heute schon über 86 320 m² Bruttonutzfläche verfügt, stehen pro Wohn-, resp. Arbeitsplatz 41 m² zur Verfügung.

Folgerung:

Die heutige City ist nicht ausgelastet, es könnten beim jetzigen Zustand noch weitere 770 Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt werden.

Forderung für die Planung

Das Gebiet muss eine grössere hier beschäftigte oder wohnende, mindest doppelte Einwohnerzahl erhalten mit einer Bruttowohn-, resp. Bruttoarbeitsplatzfläche von 130 000 m², um als eigentliche City gelten zu können.

Es müssen somit 4300 Arbeits-, resp. Wohnplätze zu je 30 m² untergebracht werden, wenn die City wirtschaftlich werden soll. Die Bruttodichte liegt dann bei 660 Einheiten pro ha, d. h. an der unteren Grenze für ein Geschäftszentrum.

Die Stadt Zug, die bis vor kurzem ihre Eigenartigkeit bewahrt hat, kommt immer stärker in die Einflusszone von Zürich und droht zu einem Grosstadt-Vorort oder Satellit zu werden, wenn nicht wirtschaftlich und kulturell von Behörden und Privaten alles unternommen wird, um ihr ein Eigenleben zu bewahren.

Bevölkerung (s. Plan I)

Arbeitsplätze und Familien

Hier wird festgestellt, wie viele Arbeitsplätze in Läden, Büros, handwerklichen und maschinellen Betrieben, Restaurants, Verwaltungen, Labors, Kliniken etc. vorhanden sind, und ob ihr Platzbedarf nach allgemeinen Erfahrungsregeln zu gross oder zu klein ist. Ebenso ist aus diesem Plan ersichtlich, wie viele Familien noch in dieser Gegend leben, worauf wiederum ermittelt werden kann, ob die Einwohnerzahl zu klein ist oder aber vergrössert werden kann.

Bauten (s. Plan II)

Bodennutzungsplan

Dieser Plan zeigt die Art der Nutzung des Bodens nach den verschiedenen Kategorien, und zwar für einheitliche Beanspruchung: reines Wohnen, für Büros oder Läden oder Gastwirtschaft allein. Die gemischte Bodennutzung besteht aus Wohnungen vermengt mit Büros oder Läden, Büros zusammen mit Läden oder Gaststätten mit Wohnungen. Der prozentuale Anteil jeder Kategorie entscheidet den Charakter des Gebietes und bestimmt die Vorkehrungen, die zu treffen sind, wenn, wie hier, ein Zentrum leistungsfähiger werden soll.

Die maschinellen, handwerklichen oder industriellen Betriebe sind im Plan III aufgeführt, da dieselben mit der Zeit von selbst aus der City verschwinden werden und den vorliegenden Plan belasten würden.

Bodenwertplan

Da die Landpreise heute sehr schwanken und man bei der Planung keine Präjudiz mit der Bekanntgabe oder Festlegung der Bodenpreise schaffen möchte, wird dieser Plan vielerorts, wie auch hier, weggelassen.

Baudichteplan

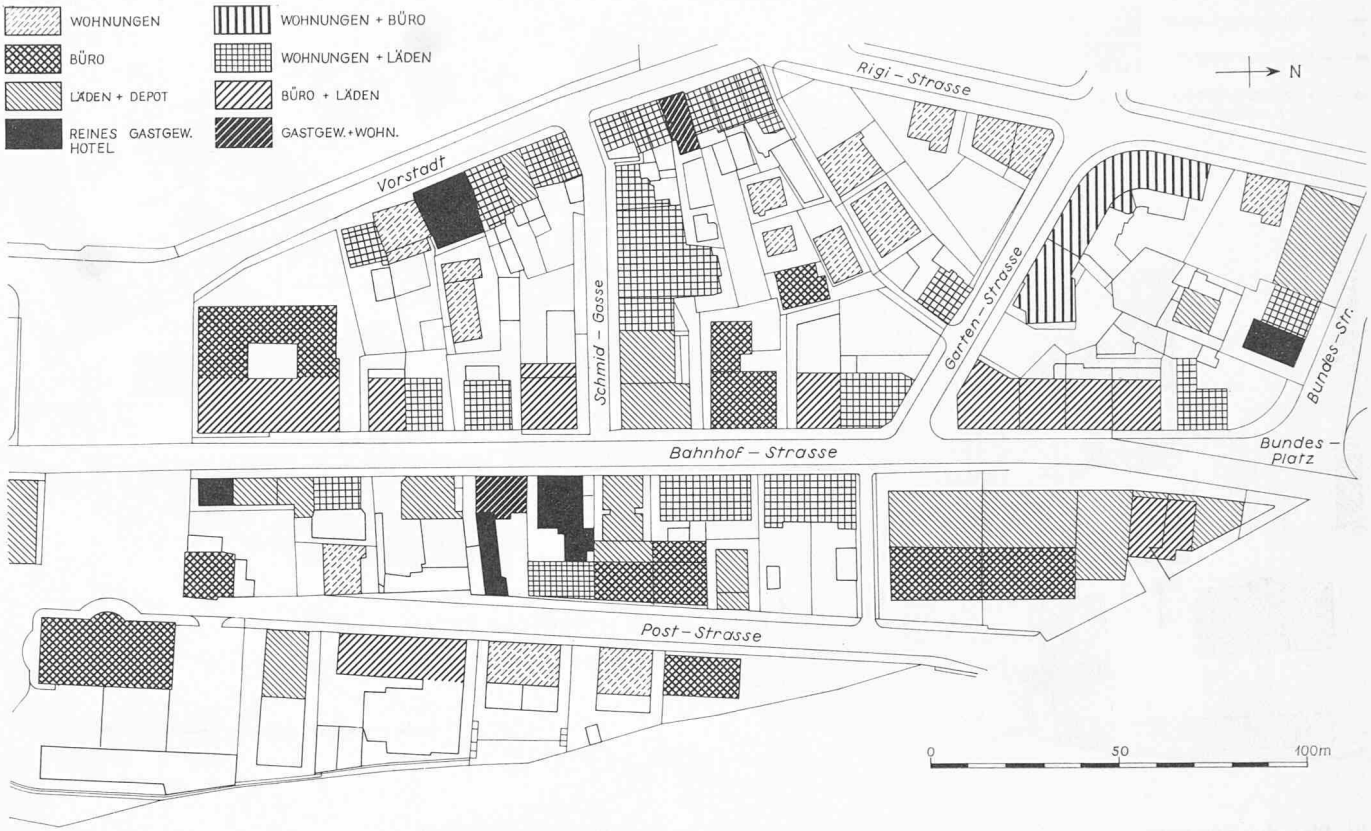
Wo offensichtlich eine zu grosse Baudichte besteht, wird ein Baudichteplan aufgezeichnet, um in dieser Hinsicht sanieren zu können. Bei der City-Planung Zug besteht jedoch keine zu grosse Baudichte, was diese Erhebung erübrigt.

Geschosszahlplan

Vielerorts ist dieser notwendig, wenn festgestellt werden muss, ob die Wohnentwicklung eher in vertikaler oder in horizontaler Weise erfolgt. Für unseren Fall kann auch auf diese Analyse verzichtet werden.

Historischer Plan

Bei einer Gesamt-Stadtplanung wird ein Plan ausgearbeitet, der die geschichtliche Entwicklung aufzeigt, und es ermöglicht festzustellen, in welcher Richtung sich die Stadt automatisch ausgedehnt hat. Zug hat sich gegen den Berghang entwickelt, weniger gegen Oberwil und die Lorze-Ebene. Diese Überlegungen beeinflussen jedoch die City-Planung nicht, weshalb ein solcher Plan im heutigen Zeitpunkt nicht notwendig ist.



II. Bodennutzungsplan

Von insgesamt 122 untersuchten Liegenschaften sind/enthalten:

24	ausschliesslich Wohnbauten	20 Prozent
9	vollständige Bürobauten	7,5 Prozent
17	Läden und Depots allein verwendet	14 Prozent
6	reine Gaststätten und Hotels	5 Prozent
2	Wohnungen und Büros	1,5 Prozent
50	Wohnungen und Läden	41 Prozent
13	Bürobauten mit Läden	10,5 Prozent
1	neben einer Gaststätte noch Wohnungen	0,5 Prozent
122	Liegenschaften	100 Prozent

Folgerungen:

Als eigentliche City-Bauten eines reinen Stadt-Geschäftszentrums können nur 1. die vollständigen Bürobauten, 2. Läden und Depots, 3. Gaststätten und Hotels, 4. Bürobauten und Läden gelten: in unserem Fall ergibt dies nur 37 Prozent der gesamten Liegenschaften.

Mittlere City-Bauten können solche mit Läden und Wohnungen oder Gaststätten und Wohnungen oder Büros und Wohnungen gelten, was hier 43 Prozent ausmacht.

20 Prozent der Bauten beherbergen nur Wohnungen. Das zu planende Gebiet ist demnach, speziell wenn man die industriellen Betriebe noch hinzurechnet, nur zu rund einem Drittel moderne City, zwei Drittel sind im Umbau zu einem Zentrum begriffene Wohnquartiere.

Beim heutigen Zustand ergeben sich rund 24 600 m² Bruttonutzungsfläche für Wohnungen und 61 720 m² für Läden, Büros, Depots und Gaststätten.

Forderung für die Planung

Nach den allgemeinen Erfahrungen kann man für dieses Gebiet rund 50 Prozent Arbeitsplätze und 50 Prozent Wohnungen vorsehen. Es wird sich bei den zunehmenden Verkehrsschwierigkeiten immer mehr zeigen, dass Stadtwohnungen wieder gesucht sind, so dass der prozentuale Wohnungsanteil gegenüber der noch vor kurzem gültigen Auffassung eines Zentrums steigen wird.

Die Gegenüberstellung des heutigen Zustandes und des zukünftigen Vollausbaues zeigt folgende Entwicklungsnotwendigkeiten:

Bruttonutzfläche:

heute:	24 600 m², 41 m²/Person, 600 Einwohner	28 Prozent
	61 720 m², 41 m²/Person, 1516 Arbeitsplätze	72 Prozent
	86 320 m², 41 m²/Person, 2116 Einheiten	100 Prozent
morgen:	65 000 m², 30 m²/Person, 2150 Einwohner	50 Prozent
	65 000 m², 30 m²/Person, 2150 Arbeitsplätze	50 Prozent
	130 000 m², 30 m²/Person, 4300 Einheiten	100 Prozent

Als Folgerung dieser Tabelle ergibt sich auch, dass die heute bestehenden Läden und Büros arbeitsintensiver belegt werden müssen und wenige neue Ladenbauten notwendig sind. Wird die Verkehrsfläche auf das vorgeschriebene Mass vergrössert, werden die Läden automatisch eine Intensivierung erfahren. 1500 Einwohner können in diesem Gebiet zusätzlich untergebracht werden, womit das Zentrum wiederum neuen Impuls erhält und die bestehenden öffentlichen Dienste besser ausgenützt werden.

Plan der Servitute (s. Plan III, S. 160)

Autoparkplätze und industrielle Betriebe

Die bestehenden Fuss- und Fahrwegrechte sind meistens nur den betroffenen Grundeigentümern bekannt, werden gewohnheitsmässig unbekümmert benutzt, ergeben jedoch (aufgezeichnet) ein deutliches Bild der privaten oder öffentlich-rechtlichen Bedürfnisse und beweisen die Notwendigkeit einer Gesamtplanung, die solche Servitute weitgehend eliminieren sollte. Die Eintragung sämtlicher Autoparkierungsplätze ergibt einen Überblick über die bestehende Lage und die Möglichkeit einer Vermehrung der Abstellplätze.

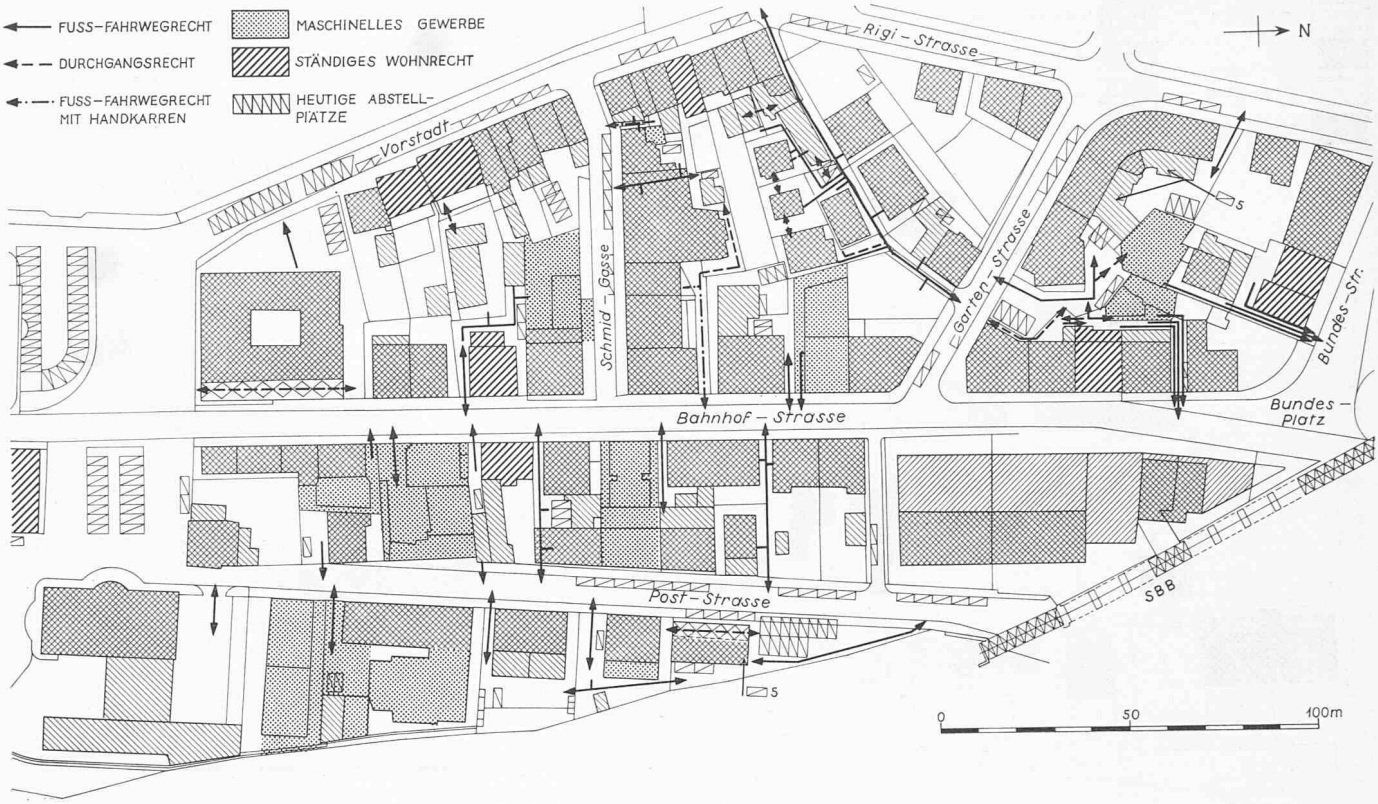
Der unwirtschaftliche Zustand der planlos überbauten Hinterhöfe (s. Plan IV, S. 161)

Dieser Plan soll aufzeigen, wo provisorische Anbauten, Baracken und andere unwirtschaftliche Gebäulichkeiten im Laufe der Jahre entstanden und heute an vielen Orten eine ökonomische Planung erschweren. Dass zudem heute noch mitten in der City Früchte, Blumen und Gemüse geerntet werden, trotzdem die Bodenpreise doch sicher eine landwirtschaftliche Nutzung ausschliessen, scheint unbegreiflich zu sein.

Ausnützungsziffer (s. Plan V, S. 162)

Die Ausnützungsziffer (abgekürzt AZ) ist eine Zahl, die das Verhältnis zwischen Bruttonutzfläche und Nettobaufläche darstellt, wobei die Nutzfläche pro Person nicht berücksichtigt, die Bruttonutzfläche in einzelnen Kantonen verschieden festgelegt wird, und die Proportion zwischen öffentlichen Freiflächen und Nettobauflächen einen grossen Einfluss auf sie ausübt. Sie kann jedoch als Hilfsmittel zur Planung verwendet werden, auch wenn die Festlegung der prozentualen Überbauungsmöglichkeit, Geschosszahl, Bauart und Abstände verständlicher ist. Die AZ ermöglicht bei Bestandesaufnahmen eine einfache planliche Darstellung.

Im Falle der City-Planung Zug ergibt sich eindeutig, dass bis ca. 1880 mit einer einheitlicheren Ausnützung gebaut wurde (vom



III. Plan der Servitute

Autoparkplätze und industrielle Betriebe *)

Die Aufzeichnung sämtlicher im Grundbuch eingetragener Servitute ergibt folgendes Bild:

Das Gebiet der Neugasse enthält wenig Fuss- und Fahrwegrechte, wogegen die Bahnhof- und Poststrasse samt Hinterland mit solchen überlastet sind. Dies zeigt, dass solche Servitute bis heute den Strassenmangel ersetzen.

Die Bahnhofstrasse vom Post- bis Bundesplatz weist auf nur 300 m Länge 12 Hofein- resp. Durchfahrten auf sowie 3 Strassenabzweigungen. Dies erklärt die Schwierigkeiten, wenn neben dem normalen Stadtverkehr noch ein flüssiger Durchgangsverkehr durch die Bahnhofstrasse geleitet werden soll.

Auf zwölf Liegenschaften (rund 10 Prozent) ruhen Servitute für ein ständiges Wohnrecht, was die bauliche Veränderung und Entwicklung hemmt.

15 Liegenschaften werden noch von industriellen Betrieben genutzt. Auch wenn gewisse lärm-, gas- und verkehrsarme Leichtindustrien in Stadtzentren belassen werden, bilden sie doch ein Servitut für die «City» als Ganzes in räumlicher, soziologischer und wirtschaftlicher Hinsicht. Eisenverarbeitendes Handwerk sollte auf alle Fälle aus der «City» verschwinden.

Im ganzen Gebiet bestehen zwischen öffentlichen Parkplätzen, privaten Abstellplätzen und Garagen 250 Parkierungsmöglichkeiten, d. h. es entfällt ein Parkplatz auf 345 m² Bruttonutzfläche, also bei weitem zu wenig.

*) Die handwerklichen, maschinellen und industriellen Betriebe wurden hier eingetragen, um Plan II nicht zu sehr zu belasten.

Forderungen für die Planung

Die Fuss- und Fahrwegrechte müssen durch öffentlich-rechtliche Fussgängerpassagen und Servicestrassen abgelöst werden.

Die Hofein- und Ausfahrten gegen die Bahnhofstrasse müssen verschwinden, das Hintergelände muss von den Seitenstrassen durch Servicestrassen erschlossen werden.

Nach dem Reglement für Parkplätze müssen folgende Vorkehrungen getroffen werden (Art. 6, Absatz 1/2):

a) Für Wohnungen wird ein Parkplatz pro 100 m² Bruttonutzfläche verlangt; auf die 65 000 m² ergibt das 650 Parkplätze.
b) Für Büros, Läden, Gaststätten wird mit ein Parkplatz pro 40 m² gerechnet, ergibt auf 65 000 m² 1625 Parkplätze.
Total nach Reglement braucht es 2275 Parkplätze.

Werden die Parkplätze nach Arbeitsplätzen berechnet (Art. 6, Absatz 3), d. h. zwei Parkplätze auf fünf Arbeitsplätze

benötigt man	860 Parkplätze
hinzu kommen wie 3a die Wohnungsparkplätze	650 Parkplätze
mit dieser Lösung braucht es	1510 Parkplätze

Es müssen also mindestens 1250 neue Garagen- oder Abstellplätze geschaffen werden. Diese Parkierungsmöglichkeiten müssen notgedrungen auf 3 Ebenen, 2 Untergeschosse und Erdgeschoss, in Parkhäusern oder im Berginnern seitlich der Post gefunden werden. Da wir neben der Bahnhofstrassen-Erweiterung nur noch 11 600 m² für weitere Verkehrsfläche gewinnen, und da bei Parkierung auf 3 Ebenen 1250 Wagen 12 500 m² Terrain benötigen, ersieht man, dass die Wagenparkierung hauptsächlich auf privatem Grund zu erfolgen hat, da ein Drittel der Fahrzeuge die neu geschaffene Verkehrsfläche schon belegen würde.

Kolinplatz bis Postplatz), und dass erst in neuerer Zeit jeder sein Grundstück verschieden ausnutzte, teilweise infolge mangelnder Planung ganz im Gegensatz zur ehemaligen straffen Planung bis zum heute verschwundenen Baarertor.

Verkehr

Um den Verkehr zu untersuchen, werden normalerweise folgende Pläne aufgezeichnet:

a) Interner oder *Binnenverkehr*, wobei die Strassen je nach Belastung mit proportionellen breiteren Streifen gekennzeichnet werden.

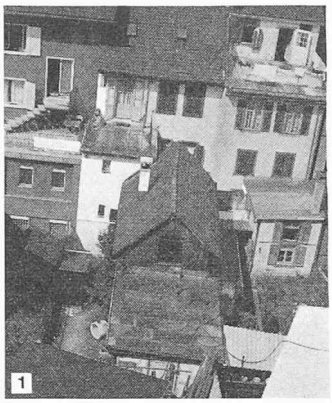
b) *Vorortsverkehr* nach und von einer Stadt.

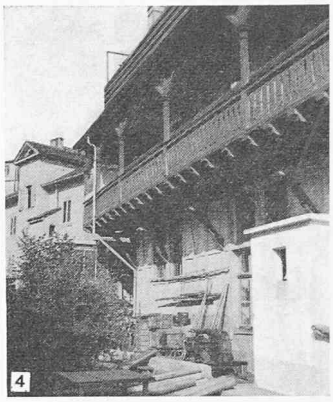
c) *Durchgangsverkehr* durch die Stadt oder auf jenen Strassen eingezeichnet, die durch ihn belastet sind.

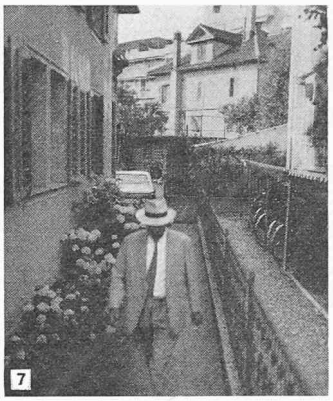
d) *Plan des öffentlichen Transportes*, wobei Bus-, Tram- oder Trolleybuslinien eingetragen sind. Taxistationen, Feuerwehr- sowie Sanitätsstellen und Polizeiposten mit ihren Parkplätzen sind ebenfalls in diesem Plan enthalten.

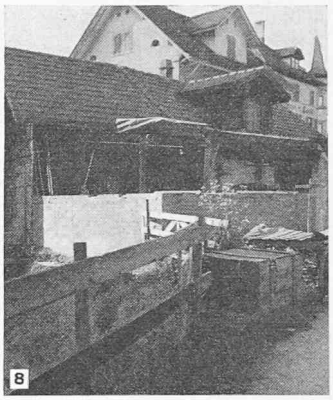
e) *Fussgängerverkehrsplan* mit Fussgängerstreifen oder Passagen, in welchem normalerweise auch die Park- und öffentlichen Anlagen eingetragen werden.

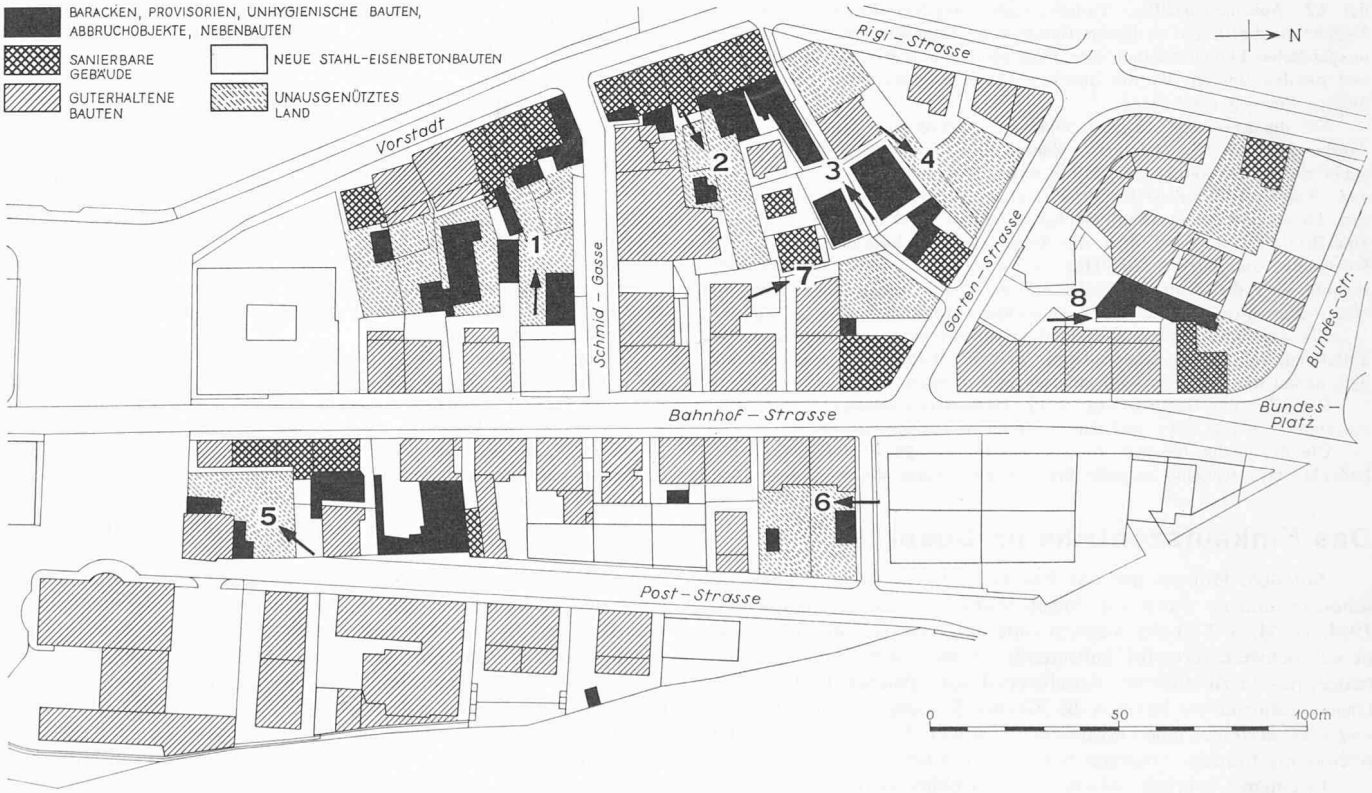
Für die Stadt Zug und für die City sind diese Untersuchungen (a, b, c, d, e) durch die Spezialfirma Seiler & Barbe, dipl. Ing., Zürich, zum grössten Teil durchgeführt worden, so dass für die Verkehrsplanung auf den Schlussfolgerungen aufgebaut werden kann.











IV. Der unwirtschaftliche Zustand der planlos überbauten Hinterhöfe

Die geschlossene Randbebauung, die überall den Hauptstrassen entlang entstand und noch bis vor kurzer Zeit üblich war, ergab die uns heute bekannten unausgenützten Hinterhöfe. In früheren Jahrhunderten wurde solches Hinterland für Gärten oder Gemüseanbau verwendet, heute sollte es besser ausgenützt und erschlossen werden. Im Laufe der letzten Jahrzehnte hat es sich aber gezeigt, dass da und dort kleinere An- oder Aufbauten, Baracken, Depots, provisorische Werkstätten, Blechschuppen, Latrinen, Gärtnerhäuschen usw. planlos das vorher freie Rückgelände zu verunstalten begannen. Es handelt sich um sogenannte «Parasiten», d. h. zufällige Anhängsel, die einem momentanen Bedürfnis genügten. Solche unglückliche und unwirtschaftliche Zustände haben heute zu verschwinden; unhygienische und baulich schlechte Zutaten, störende Provisorien oder halb zerfallene Hütten müssen abgerissen werden und, wenn ihre Zweckbestimmung andauert, in vernünftiger Planung in die zukünftige Ueberbauung eingegliedert werden.

Forderungen für die Planung

Da der Wert solcher parasitärer Bauten niedrig ist, muss versucht werden, Erschliessungsstrassen oder Wege dort durchzuführen, wo ein Abbruch dieser Altbauten billiger ist, als neuere Hochbauten anzutasten.

Vielerorts wird die Randbebauung beibehalten, noch ausgebaut und die Höfe ein-, ja sogar zweigeschossig überbaut, ohne eine innere Erschliessung zu erhalten. Heute müssen Hinterhöfe für den Dienst- und Zubringerverkehr freigehalten werden und sollten nur zum Teil, jedoch mit Hochbauten genutzt werden.

V. Ausnützungsziffer

Die Berechnung der bestehenden Liegenschaften nach dem System der AZ (Ausnützungsziffer: Verhältniszahl zwischen Bruttonutzfläche und Nettobaufläche) ergibt in diesem Gebiet einen Ueberblick der ganz ungleich ausgenützten Liegenschaften. Der Plan zeigt, wo rein zufällig, ungeordnet und planlos Bauten um die Jahrhundertwende entstanden sind, die die heutige Planung erschweren.

Für die Kernzone von Zug (ohne die Altstadt aus dem XII. bis XVI. Jahrhundert) erhält man folgende Zahlen: Die totale Landfläche des untersuchten Gebietes beträgt 64 940 m², davon sind 46 070 m² Nettobauflächen und 18 864 m² Verkehrsflächen. Die totale Bruttonutzungsfläche (Wohnungen, Läden und Werkstätten) beträgt 86 320 m², und demnach ergibt sich eine Brutto-AZ von 1,35, d. h. die Bruttonutzfläche bezogen auf die totale Fläche des untersuchten Gebietes inkl. allen öffentlichen Freiflächen. Berechnet man die Bruttonutzfläche nur auf die Nettobaufläche, also alle öffentlichen Strassen und Plätze abgezogen, ergibt sich eine AZ von 1,9.

Die Ausnützung der Liegenschaften variiert sehr stark. Es ist jedoch auffallend, dass in den letzten Jahren Bauten mit Netto-AZ 4 gestattet wurden, genau wie man vor Jahrhunderten in Zug baute.

Die AZ in den Gebieten des 18./19. Jahrhunderts (Neugasse) ist gleichmässiger (3 bis 4), also auch höher als im westlichen Gebiet.

Die Freifläche für den Verkehr beträgt nur 28 Prozent. Wenn man bedenkt, dass für eine normale Erschliessung eines Wohnquartiers schon mindestens 12 bis 15 Prozent der Gesamtfläche notwendig sind, zeigt sich schon daraus deutlich, dass die vorhandene Verkehrsfläche ungenügend ist.

Im Gebiet sind keine Freiflächen, weder für Sport, Schulen noch Kirchen vorhanden, wogegen Verwaltung und öffentliche Dienste bestehen.

Forderungen für die Planung

Aufwertung und Aktivierung des geplanten Gebietes von AZ 1,35 auf eine AZ von 2, was einer Bruttonutzungsfläche von 129 880 m² und bei 50 Prozent Nettobaufläche einer Netto-AZ von 4 entspricht. Es können in diesem Gebiet rund 50 Prozent mehr Nutzungsfläche untergebracht werden.

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Neuanlage oder Verbreiterung der Strassen von 28 Prozent auf 50 Prozent des Totalgebietes. (Nach den Erfahrungen müssen mindestens 50 Prozent des Landes für ein Zentrum für öffentliche Verkehrsflächen freigelegt sein.) Es müssen 13 606 m² neue Verkehrsflächen geschaffen werden oder 70 Prozent mehr als heute vorhanden sind.

Diese zusätzlichen Verkehrsflächen dürfen nicht nur der Verbreiterung der Hauptstrassen zukommen, sondern müssen hauptsächlich einer zweckmässigen Erschliessung der Hinterhöfe dienen. (Für die Erweiterung der Bahnhofstrasse und Neugasse um 5 m sind nur rund 2000 m² notwendig, so dass die übrigen 11 600 m² für die andern, ebenso lebenswichtigen Verkehrsflächen benutzt werden können.)

Das Einkaufszentrum im Gespräch

DK 725.211

Mit dem Hinweis auf das Jungksche Buch «Die Zukunft hat schon begonnen» wurde vor einigen Monaten in diesen Spalten (SBZ 1964, H. 44, S. 773) der Versuch unternommen, das nunmehr auch in der Schweiz vermehrt auftretende Problem der Einkaufszentren einigermassen zu situieren. Anscheinend vom gleichen Bestreben getragen, veranstaltete kürzlich die *Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen* eine Diskussion am runden Tisch unter dem Titel: «Shopping Centers – morgen beginnt schon heute!»

In einem Gespräch zwischen zwei Architekten und zwei Volkswirtschaftern – Planer kamen erst in der allgemeinen Diskussion zum Wort – wurde zunächst der Begriff des Shopping Center als Gruppierung von Einzelgeschäften auf gemeinsamem Grundstück zur lückenosen Deckung des Einkaufsbedürfnisses, sowohl in der Breite (Sortiment) als auch in der Tiefe (Preislagen), bei günstiger Zufahrts- und Parkierungsmöglichkeit definiert.

Als Gründe für das Aufkommen von Shopping Centers wurde neben der stets zunehmenden Motorisierung mit der Neigung jedes Autofahrers (ob in Amerika oder in der Schweiz), möglichst viel mit dem Auto zu erledigen, die tiefe Umwandlung des Privathaushaltes durch die fortschreitende soziologische Gleichschaltung (erwerbstätige Ehefrauen, verschwindendes Hauspersonal) angegeben. Gleichsam zur Familienangelegenheit erhoben, bedingt das Einkaufen, seltener und konzentrierter getätigt, auf der einen Seite Kühlschrank und Auto, auf der anderen eben entsprechende Einkaufsgelegenheiten.

Soziologen sehen dabei eine nicht ungefährliche Aufwertung des Kaufens als Hobby sich abzeichnen, wie wenn die immer nivellierteren Menschenmassen keine andere Entfaltung der persönlichen Phantasie mehr wüssten. Aber nicht nur im Bereich der Ethik, sondern auch in demjenigen der Volkswirtschaft könnte die Einführung von Shopping Centers fragwürdige, wenn nicht gar unerwünschte Auswirkungen zeigen. Was den Verkehr betrifft, wird wohl das Stadtzentrum entlastet, dafür das Strassennetz im ganzen zusätzlich belastet, denn bedeutend längere Strecken sind durch mehr Fahrzeuge in beiden Richtungen zu befahren. Zur starken Anpreisung erhöhter Dienstleistungen an die Kunden will es sich auch nicht recht reimen, dass es diese sind, die sich zur Ware begeben müssen, und nicht umgekehrt. Das grösste Bedenken ist jedoch das ungeklärte Verhältnis zu den gleichzeitig geplanten benachbarten geschäftlichen Ortszentren, denn das Gespräch konzentrierte sich immer mehr auf das erste konkrete schweizerische Projekt des Einkaufszentrums Glatt-Zürich. Während von einem solchen die traditionellen stadtzürcherischen Geschäftsstrassen voraussichtlich kaum beeinträchtigt werden, ist dies