

Zeitschrift:	Tugium : Jahrbuch des Staatsarchivs des Kantons Zug, des Amtes für Denkmalpflege und Archäologie, des Kantonalen Museums für Urgeschichte Zug und der Burg Zug
Herausgeber:	Regierungsrat des Kantons Zug
Band:	9 (1993)
Artikel:	Zug, wie es nie gebaut worden ist
Autor:	Horat, Heinz
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-526822

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>

Zug, wie es nie gebaut worden ist

Heinz Horat

Wir leben und handeln in der Gegenwart. Zwar beziehen wir die Vergangenheit in unsere Entscheidungen häufig mit ein und gelangen so zu mehr oder weniger realistischen Einschätzungen der aktuellen Situation. Die meisten unserer eigenen Entscheidungen aber werden erst in der Zukunft auf ihre Bedeutung hin bewertet werden können. Andere erscheinen uns bereits zur Zeit ihrer Planung absurd, viele werden von stärkeren Kräften neutralisiert. Das ist nicht immer schlecht. Denn, blicken wir zurück in die Vergangenheit, könnte uns blanker Schrecken überkommen. Jedenfalls dann, wenn wir uns auszumalen versuchen, welche Tatsachen gewisse Weichenstellungen unserer Vorfahren geschaffen hätten.¹ Es ist darum ausnehmend spannend, Projekten nachzustöbern, die nie ausgeführt worden sind. Anregend auch, sich vorzustellen, was wohl wäre, hätten all jene Utopien ihre Verwirk-

lichung gefunden. Das Ergebnis solchen Tuns ergibt ein Phantasiegebilde oder wenigstens ein Bild, das die Phantasie beflügeln und auch zu Nachdenklichkeit mahnen kann. Machen wir uns darum auf den Weg zurück in eine doch recht andere Zukunft, die heute variationenreiche Gegenwart wäre:

Wir befinden uns im Jahre 1860. Zug ist eine verträumte Kleinstadt am See, von Touristen und Reiseschriftstellern gepriesen, und eigentlich fehlt nur noch Carl Spitzweg, der hier in den engen Gassen seine Bilder malt, vielleicht auch Jacques Tati's «Oncle» in seiner pittoresken Mansardenwohnung. In diesem Ambiente jedenfalls wurde Zug für die Touristen dargestellt. Nicht nur mit wahrheitsgetreuen Lithographien, sondern auch, in der Art zeitgenössischer Schützenfestpaläste, als phantastievoller Zusammenschnitt von Architekturstücken, welche einzeln in Zug zu sehen waren und, gut durchgeschüttelt und gemixt, als besonders malerisches Erinne-

¹ Erweiterte Fassung eines Vortrages, gehalten vor der Mittwochsgesellschaft in Zug am 29. Mai 1991.

Abb. 1
Phantastische Ansicht der Stadt Zug von Norden. Lithographie aus der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts im Museum in der Burg, Zug.



rungsbild der Stadt gelten konnten (Abb. 1)². Auf dieser «veduta ideata» bilden der Zyturm, eine Kombination des Kapuzinerturms mit dem Baarertor, etwas Stadtmauer und etwas Rathaus, das Bürgerhaus St. Oswaldsgasse 13 und ein imaginärer Bach mit einer imaginären Bogenbrücke ein Ensemble, das zusammen mit dem See, der Rigi und der Halbinsel von Buonas als Zug zu identifizieren ist, so wie es auch auf dem Bild zu lesen ist, obwohl die Realität ganz anders ausgesehen hat.

In diese beschauliche Atmosphäre platzt die Eisenbahn, der Strang zur grossen weiten Welt. Die Zukunft hält Einzug in Zug, Aufbruch ist angesagt. Die Neue Zuger Zeitung schreibt 1860 von der «Vergrösserung und Verschönerung der Stadt Zug»: «Bis im Heumonat dieses Jahres soll die Eisenbahn Luzern-Zug dem öffentlichen Betriebe übergeben werden; das Verkehrsleben von Zug wird sich dann hauptsächlich beim Bahnhofe äussern und zeigen. Wo sich der Verkehr künftig konzentriert, dahin ziehen die Menschen, errichten Häuser und betreiben Gewerbe. Solche Veränderungen und Bedürfnisse werden auch in Zug nothwendig werden, sobald der Bahnhof erstellt wird. Der thätige Geschäftsmann und vorsichtige Spekulant wartet aber nicht, bis er von andern überflügelt wird, sondern er trifft schon rechtzeitig Anstalten, um seine Interessen für die Zukunft zu sichern. Um diesen Bedürfnissen entgegenzukommen, hat ein hiesiger strebamer Bürger eine Zeichnung entworfen, wie in die Nähe des Bahnhofes regelmässige Häuser gebaut werden könnten.»³

Der Plan trägt den Titel: «Zum Neujahr 1860 den zugerischen Stadtbürgern vorgelegte unmassgebliche Skizze, wie unsere Nachkommen zu bauen veranlasst werden könnten, wenn wir ihnen nicht mit planlos hingeworfenem Mauerwerk jeden Weg versperren»⁴ (Abb. 2). Der hier errichtete und später nach Norden verschobene

erste Bahnhof r befindet sich am linken Bildrand, südlich des heute bestehenden Keilbahnhofes. Da erst eine Bahnlinie geplant war und von der schliesslich ebenfalls gebauten Gotthardbahn Zürich-Sihlbrugg-Zug-Arth Goldau vorübergehend nicht mehr gesprochen wurde, steht das Gebiet zwischen dem Theaterplatz a (heute Postplatz) und der oberen Bahnstrasse s planerisch grossräumiger zur Verfügung. Die Remisengasse bb, die Baarerstrasse q, die obere Bahnstrasse/Chamerstrasse s/t, die untere Bahnstrasse cc und die Seestrasse w bilden einen Grundraster, der durch zeittypische Blockrandbebauungen aufgefüllt werden sollte. Die Diagonalachse Dreiangelgasse aa verbindet die Baarerstrasse mit dem See. Grosszügige Gärten gg vor dem Bahnhof, der Bahnhofplatz u, der Bahnländungsplatz v und der Theaterplatz a schaffen weite Freiräume. Weiter plant der Zeichner, eine lange Quaianlage dd-x-f-i zu errichten. Er schreibt dazu in der Zeitung: «Alle an den Quai anstossenden Eigentümer wären gewiss gerne zu Opfern an Land bereit, weil sie den Werth ihrer Häuser steigen sehen würden.» Da waren Wohnungen mit Seesicht noch nicht gefragt, direkter Seeanstoss kein Thema. Die Häuser drehten ihren Hinterteil zum Wasser. Eine Veredelung der «cloaca maxima» durch eine Quaianlage drängte sich darum geradezu auf.

Auch die Altstadt sollte der neuen Grosszügigkeit angepasst werden. Mit der Entfernung der seeseitigen Gärten in der Unteraltstadt zwischen Hecht d und Seelikon i, mit der Neugestaltung des Löwenplatzes b (Landsgemeindeplatz), mit einer Aufweitung der Oberaltstadt und mit dem Abbruch von Häusern zugunsten eines Schw-

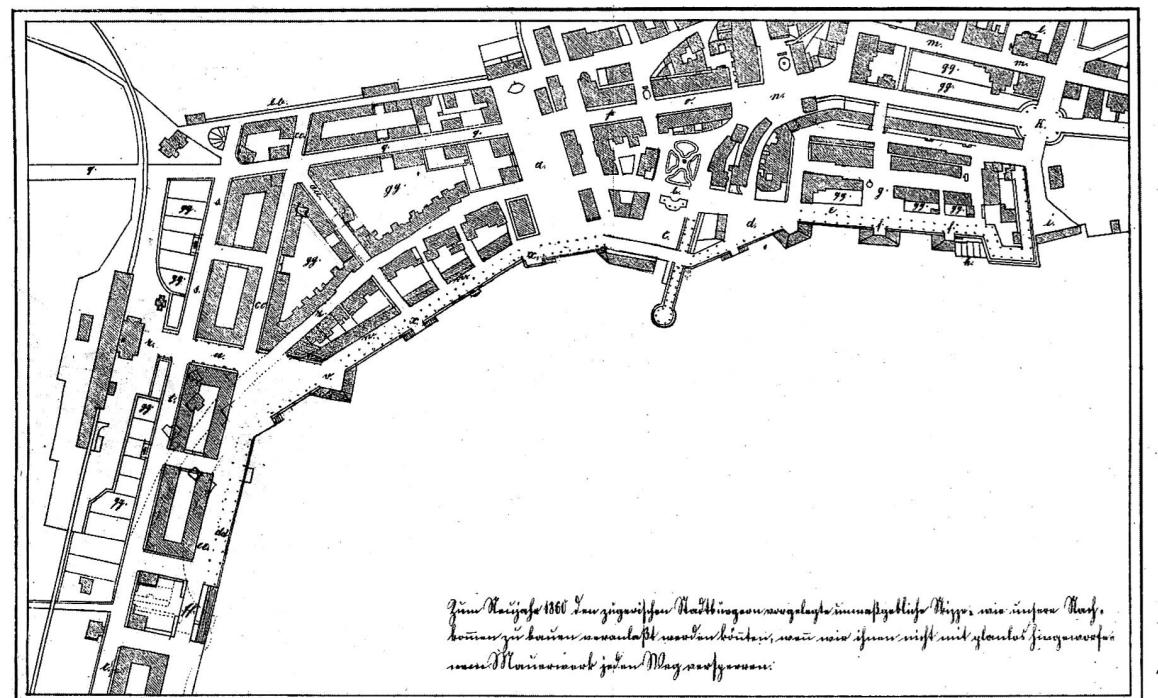
² Museum Burg, Zug, Inv. Nr. 760, Lithographie 25 x 34.5 cm, beschriftet «Zug», 2. Hälfte 19. Jahrhundert.

³ Neue Zuger Zeitung 21. Januar 1860. Die Bahnlinie Zürich-Affoltern-Zug-Luzern wurde schliesslich erst am 30. Mai 1864 eröffnet.

⁴ Stadt- und Kantonsbibliothek Zug, Lithographie TKq 41.

Abb. 2

Idealprojekt für die Zuger Seeufergestaltung und für Blockrandbebauungen im Gebiet der Vorstadt und des geplanten Bahnhofs. Lithographie von Caspar Schell, 1860.





Ist's wirklich nur ein bunter Traum, ... in eurem Hirn hiefür kein Raum? —

Abb. 3
Entwurf für die Gestaltung des Postplatzes. Lithographie von Caspar Schell, 1857.

nenplatzes g würde Luft in die engen Häuserzeilen gebracht werden. Hierzu diente auch die deutlichere Markierung der Achse St. Antonsgasse p, Neugasse o und Marktplatz (Kolinplatz n) vom Theaterplatz a (Postplatz) bis zum Schulhausplatz k. Der Planverfasser, der Kritik seiner in seinen Augen kleinkarierten, engstirnigen und zögerlichen Mitbürger bewusst, begleitete seine Zeichnung mit dem Gedicht:

«Könnt Ihr Manches nicht erfassen, —
Und erscheint Euch null und nichtig,
Was im Grunde schön und wichtig,
Müsset Ihr's höhnen? — Müsset Ihr's hassen? —
Nach und nach kann sich entfalten,
Was in diesem Plan enthalten;
Wem die Pflanze nicht entspricht,
Störe doch ihr Wachsen nicht.»

Der Planverfasser und streitbare Prophet zugerischer Stadtplanung war Caspar Schell (1811–1869). Sein Gold-

schmiedeatelier hatte er unter den Linden in Zug. Von seiner Hand sind verschiedene Arbeiten bekannt, so ein Kelch, silberne Altarleuchter, ein Messkännchen und eine Lavaboschale in der Pfarrkirche Menzingen. Als ausgesprochener Liberaler interessierte er sich lebhaft für politische und wirtschaftliche Fragen in Europa, in der Schweiz und in Zug. Verschiedene satirische Flugblätter in der Art von Martin Disteli entstanden auf seiner eigenen Druckerresse. Deren Publikationen brachten ihm in den frühen 1840er Jahren immer wieder Geldstrafen ein, einmal wurde er gar kurz eingekerkert. Seine intelligenten und phantasievollen Vorschläge zur Zuger Stadtplanung vor und nach dem Einzug der Eisenbahn verhalfen ihm zu einem Sitz in der städtischen Baukommission. In diesem Gremium wirkte er von 1861 bis 1868.

Caspar Schell hatte tatsächlich höchst fortschrittliche und ungewohnte Ideen.⁵ Drei Jahre vor seinem Stadtplan hatte er bereits Vorschläge zur Verschönerung des Postplatzes publiziert und sie alsgleich mit einer übersichtlichen Ansicht illustriert (Abb. 3). In der Neuen Zuger Zeitung stand denn auch am 6. November 1858 geschrieben: «Ein hiesiger Bürger, der nun für sein Zeichnungstalent das rechte Feld gefunden, veröffentlicht einen lithographierten Plan über Verschönerung und Ver-

⁵ Allgemein zur baulichen Entwicklung von Zug in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts: Christine Kamm-Kyburz, Zug, in: INSA. Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920, Bd. 10: Winterthur, Zürich, Zug 1992, S. 472–479.

längerung des Postplatzes in Zug, an welchem neue Gebäude und Gasthäuser namentlich gegen den See hinunter zu stehen kommen sollten. Dass man mit dergleichen Zeichnungen und Plänen der Spekulation zu Hülfe kommt, ist ganz recht; denn jetzt beginnt für Zug jene Zeit, wo Spekulation Pflicht und Bedürfnis der Einzelnen wie der Gesammtheit wird.»

Der Schanzen- oder Postplatz ist eine Fussgängeroase, ausgerichtet auf den See, denn das 1869–1873 erbaute Regierungsgebäude steht noch nicht. Das erste Dampfschiff «Rigi» zieht majestätisch vorbei, und durch die neue Bahnhofstrasse trabt die Horgener Post heran. Das Hotel «Bellevue» (das Theater), das Landtwing'sche Fideikommisshaus und auch das Baarertor stehen noch. Die übrige Platzperipherie hat Schell systematisch überbaut und einheitlich geschlossen, solches ist nach vielen Anläufen erst heute mit dem Neubau «Plaza» am nordöstlichen Rand abschliessend geschehen. Der Platz selbst ist tatsächlich ein Platz und besitzt etwas italienisch Grosszügiges. Er ist nicht mit dem bei uns im allgemeinen leider nur allzu rasch folgenden Platzmobilier überstellt, das nordalpine Architekten und Stadtplaner jeweils in einem Anflug von «horror vacui» postwendend der Brauchbarkeit zuliebe organisieren, sondern er hält seine leere Fläche für alle die zahlreichen verschiedenen Aktivitäten einer Stadt bereit. Schell reimte zu seinem höchst auf-

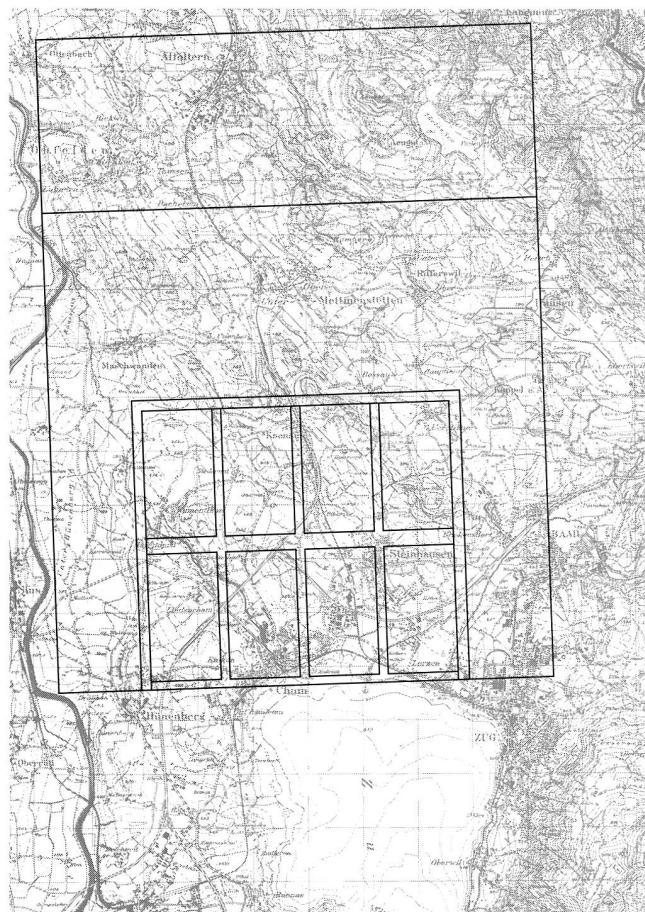


Abb. 4
Das Stadtprojekt St. Europ von Caspar Schell, 1865/68. Die 108 km² beanspruchende Gesamtfläche der Stadt im Gelände. Die engere Rasterstadt (vgl. folgende Abbildungen) am Zugersee, die Gartenstadt mit 20 000 Villen und das Restgelände. Zeichnung von Daniel Stadlin auf dem Kartenausschnitt 1:50 000, reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie Bern vom 26. Juli 1991.

schlussreichen und wegweisenden Vorschlag: «Ist's wirklich nur ein bunter Traum, in euerm Hirn hiefür kein Raum?»⁶ Einzelne Zeitgenossen schmiedeten sich ob solch landesweit grossartigen Tuns ganz andere Reime, so Gottfried Keller im Gedicht «Ratzenburg»:

Die Ratzenburg will Grossstadt werden
Und schlägt die alten Linden um;
Die Türme macht sie gleich der Erden
Und streckt gerad, was traulich krumm.
Am Stadtbach wird ein Quai erbauet
Und einen Boulevard man schauet
Vom untern bis zum obern Tor;
Dort schreitet elegant hervor
Die Gänsehirtin Katherine,
Die herrlich statt der Krinoline,
Zu aller Schwestern blassem Neide,
Trägt einen Fassreif stolz im Kleide.
So ist gelungen jeder Plan,
Doch niemand schaut das Nest mehr an!

Mit den genannten Entwürfen hatte sich Caspar Schell als ungewohnt fortschrittlich ausgezeichnet. Seine Visionen wurden im kleinstädtischen Zug durchaus auch nachvollzogen und erzielten eine gewisse Wirkung. Mit einem anderen Vorschlag aber schlug er ganz andere Töne an. Da war alles Bisherige unverbesserliches Kleinkrämerum, perspektivenlos bis zur Selbstverneinung. Denn die wahre Zukunft musste grossräumig vorbereitet werden. So grossräumig, dass der eigene Name wohl besser in den Hintergrund zu rücken war. 1865 brachte wohl Caspar Schell als «Gold- und Silberarbeiter aus dem Kt. Zürich» unter dem Pseudonym J. Leimbacher am wohl fiktiven Publikationsort Baden eine Broschüre von 15 Seiten heraus, die er vielleicht ebenfalls auf seiner eigenen Presse hergestellt hatte.⁷ Als Bürger seiner Zeit hatte Caspar Schell die grossen Worte, kleineren Taten und finanziellen Debakel der diversen Eisenbahngesellschaften verfolgt und kam in aller logischen Konsequenz zum Schluss, die bisher feststellbaren Bemühungen um die Erschliessung Europas seien viel zu mutlos inszeniert

⁶ Der Text ist später auf die Lithographie geschrieben worden. Es ist also nicht sicher, ob der Spruch, wie auch jener auf der Fahne, von Schell selbst stammt, obwohl der Schreibstil mit jenem von Schell übereinstimmt.

⁷ J. Leimbacher, St. Europ in der Schweiz. Eine sehr hübsche Berechnung vom Denker und Verfasser J. Leimbacher [auf einer Broschüre mit einem andern Umschlagblatt erscheint der Autor als Leimbacher], Gold- und Silberarbeiter aus dem Kt. Zürich. Baden 1865, 15 S. – J. Leimbacher, Fortsetzung und Schluss von J. Leimbacher's St. Europ in der Schweiz, Baden 1868, 15 S. – Anton Weber, Auch ein Stadt-Bauplan, in: ZK 63 (1918), S. 24–27. – HKI 13. März 1961, S. 17. – Christine Kamm-Kyburz (wie Anm. 4), S. 478.
Das Pseudonym «J. Leimbacher» bzw. «J. Leimbacher» kann nicht mit Sicherheit aufgelöst werden. Wie Frau Dr. Barbara Stadler vom Staatsarchiv Zürich mitteilt, ist kein «Gold- und Silberarbeiter» des Namens bekannt, ein solcher existiert auch nicht in den ausführlich vorliegenden Gold- und Silberschmiedeverzeichnissen, weder in Zürich noch im Aargau. Zudem sei die Berufsbezeichnung «Arbeiter» für einen Goldschmied unüblich. Die unpräzise Namensangabe, einmal mit Leimbacher» einmal mit «Leimbacher», die ungenaue Situierung der Person «im Kt. Zürich», der Druckort Baden, die handgreifliche Kritik an Zug als «einem alleinseligmachenden Kanton, wo vermutlich von dessen Bewohnern viel Schwieriges und Hinderliches zur schnellen Ausführung in den Weg gestellt wird», all dies deutet auf ein Pseudonym und auf einen Zuger Verfasser hin. In Zug aber hat sich in jenen Jahren nur Caspar Schell mit weitblickender Stadtplanung befasst. Dem unkonventionellen «Denker» ist denn auch das Projekt mit guten Gründen zuzuschreiben.

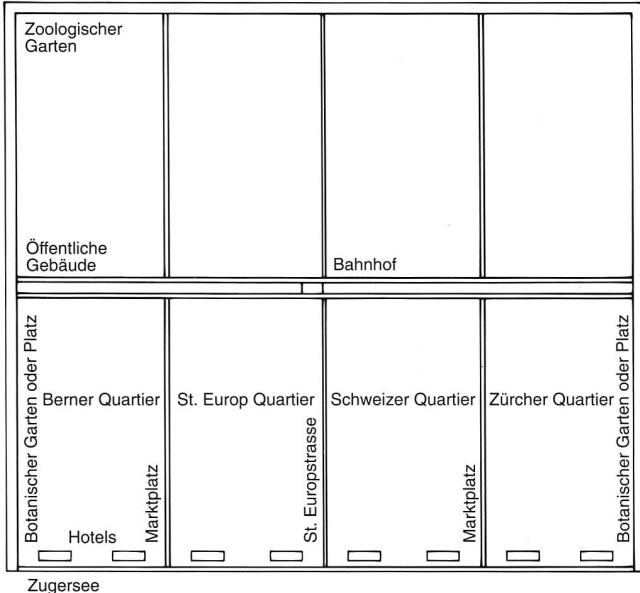


Abb. 5
Das Stadtprojekt St. Europ von Caspar Schell, 1865/68. Die engere Rasterstadt am Zugersee. Zeichnung von Daniel Stadlin nach Angaben des Autors, 1993.

worden. Der grosse Atem fehle. Nicht die Eisenbahnlinien müssten finanziert werden, sondern eine den Namen verdienende Grossstadt im Zentrum Europas, welche im Kollektiv so hohe Einnahmen gestatte, dass der Bau von Alpentransversalen wie der Gotthardbahn geradezu unter der Rubrik «Nahverkehr» nebenbei auch noch übernommen werden könne. Genauso wie Alvise Cornaro im 16. Jahrhundert die Erschliessung der venezianischen Terraferma unter das Banner der «Santa Agricoltura» stellte, taufte Caspar Schell die zu bauende Stadt «St. Europ» und sanktifizierte sie damit zur maskulinen Heiligen des Städtebaus. Der Stadttraum sollte im Endausbau 1.2 Millionen Einwohner aufnehmen. Das Projekt konnte ein für alle Mal die Eisenbahnbauprobleme lösen, denn Caspar Schell als «Denker und Verfasser» nennt sein «an die Fortschrittmänner von ganz Europa» gerichtetes «Grossartiges Projekt» eine «sichere Anleitung zur Erstellung der europäischen Centralbahn Grimsel- oder Gotthardbahn und zum Ankauf und zur Vollendung des schweizerischen Eisenbahnnetzes». Da man nach dem Bau der Eisenbahnlinien in zwei Tagen in Paris, Berlin, London, Wien und Italien sei, werde sich diese neue Stadt verkehrsgünstig in der Mitte Europas befinden.

Eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 3000 Millionen Franken sollte ins Leben gerufen werden, diese hätte die neue Stadt zu bauen. Etwa 300 Agenten müssten je 1000 Teilhaber finden, welche bereit wären, je eine Aktie von 10 000 Franken zu zeichnen und sie in jährlichen Raten zu 500 Franken zu bezahlen. Jeder Teilhaber beteiligt sich damit an den durch die Aktiengesellschaft zu erbauenden Häusern und wird so Bürger von St. Europ. Da am Bau der Häuser nichts verdient werden darf, würden die Parzellen günstig zu erwerben sein.

⁸ Anmerkung im Originaltext: «Für eine neu zu gründende Ingenieur- und Architekten-Gesellschaft oder Verein, in der Hoffnung, dass die, welche ihr Reisegeld noch nicht im Trocknen haben, wenigstens so viel verdienen, um diesen alle Jahre einmal zu besuchen.»

⁹ Caspar Schell rechnet falsch Fr. 187'160.– (S. 5).

¹⁰ Aus den übrigen Zahlenangaben ergeben sich 29952 Häuser dritter Klasse. Caspar Schell nennt falsch 32'256 Häuser. (S. 5)

Und das war zu tun: «An dem lieblichen Zugersee, wo man vom Rigi aus das Ganze übersehen könnte und ohne Cham wenig oder keine Häuser zu entfernen hätte», kauft die Aktiengesellschaft 30 000 Jucharten, also 108 km² Land an einem Stück, zum Preis von 5 oder 10 Rappen pro Quadratfuss (0.09 m²) (Abb. 4). Der Kanton Zug umfasst 239 km² und hatte 1860 19 608 Einwohner. Caspar Schell rechnet mit Kosten für den Landkauf von 60 Millionen Franken. Die genannte Fläche ergibt ein Rechteck von 9 x 12 km zwischen dem Zugersee und Affoltern am Albis, der Reuss und Baar. Die Gesellschaft wird der Stadtgemeinde St. Europ zirka 300 Millionen Franken als Geschenk überlassen. Aus diesem Fonds sind alle Häuser und Kirchen zu erbauen. An öffentlichen Gebäuden sollen deren 100 erstellt werden:

Die St.Europkirche und die Schweizerkirche, zusammen	14 Mio Fr.
6 Sprachenkirchen (die deutsche, französische, englische, spanische, russische und italienische), zusammen	18 Mio Fr.
8 kleine Kirchen, zusammen	10 Mio Fr.
16 Pfarrhäuser, zusammen	2 Mio Fr.
30 Schulhäuser, zusammen	6 Mio Fr.
2 Haupthotels, zusammen	4 Mio Fr.
6 weitere Hotels, zusammen	6 Mio Fr.
1 Rathaus	3 Mio Fr.
1 Stadthaus	2 Mio Fr.
1 Gerichtshaus	2 Mio Fr.
1 Waisenhaus	2 Mio Fr.
1 Pfrundhaus	2 Mio Fr.
1 Spital	3 Mio Fr.
1 Zoologischer Garten (an der Langseite der Stadt)	2 Mio Fr.
1 Theater	2 Mio Fr.
1 Musiksaal mit einer Musikgesellschaft	2 Mio Fr.
1 Schützenhaus	1 Mio Fr.
4 Marktgebäude, zusammen	1 Mio Fr.
4 Fleischhallen, zusammen	1 Mio Fr.
1 Schlachthaus	1 Mio Fr.
1 Zeughaus	2 Mio Fr.
1 Kaserne	2 Mio Fr.
1 Botanischer Garten (an den Breitseiten der Stadt)	1 Mio Fr.
1 Museum	3 Mio Fr.
1 Casino	2 Mio Fr.
1 Postgebäude	2 Mio Fr.
1 Zuchthaus	1 Mio Fr.
1 Bank und Börse	2 Mio Fr.
1 Bahnhof	3 Mio Fr.
1 Friedhof mit Kapelle	1 Mio Fr.
1 Ingenieur- und Architektenpalast ⁸	2 Mio Fr.
1 Haus und Garten nebst 1 Million Bargeld dem Denker dieses Projektes	2 Mio Fr.
Total	107 Mio Fr.

An viergeschossigen Häusern in den Blockrandbebauungen der engeren Stadt sind zu erbauen:

2 688 Häuser 1. Klasse à Fr. 70 000.–	Fr. 188 160 000.– ⁹
9 984 Häuser 2. Klasse à Fr. 55 000.–	Fr. 549 120 000.–
29 952 ¹⁰ Häuser 3. Klasse à Fr. 40 000.–	Fr. 1 198 080 000.–
Total 42 624 Häuser in der engeren Stadt	Fr. 1 935 360 000.–

Ausserhalb der engeren Stadt sind Villen mit Gärten vorgesehen:

5 000 herrschaftliche Häuser à Fr. 120 000.–	Fr. 600 000 000.–
15 000 etwas einfache Häuser à Fr. 50 000.–	Fr. 750 000 000.–
Total 20 000 Villen mit Gärten	Fr. 1 350 000 000.–

Total sollen also 62 724 Gebäude errichtet werden.

Für Strassenbauten stehen zur Verfügung	Fr. 150 000 000.–
Für verschiedene Fonds	Fr. 34 000 000.–
Für die europäische Gotthardbahn ca.	Fr. 150 000 000.–
Vorschuss für Zinsen und Unvorhergesehenes	Fr. 20 000 000.–
Sämtliche Auslagen in Summa	Fr. 3 806 360 000.–

Diesen Gesamtausgaben für den Landkauf und den Bau der Stadt stehen nach der Rechnung von Caspar Schell durch den Verkauf der Grundstücke und Gebäude Einnahmen von 8 269 125 600 Franken gegenüber, so dass sich das ganze Unternehmen unbeschreiblich lohnt.

Die Verwirklichung seiner Stadtbauidee scheine vielleicht nicht ganz einfach möglich zu sein, fährt Caspar Schell wohl etwas erstaunt ob seiner mehr als menschenfreundlichen Rechenkunst fort, doch wenn im bereits gebauten Paris innert zwölf Jahren 58 000 teure Häuser unter schwierigen städtebaulichen Bedingungen errichtet worden seien, müsse es ein Leichtes sein, auf der mehr oder weniger grünen Wiese bei Zug in 15 bis 20 Jahren St. Europ aus dem Nichts zu stampfen.

Die Vermessung dieser zu bauenden Rasterstadt wäre recht einfach gewesen. Das römische Stadtplanungsprinzip des Cardo und Decumanus liesse sich auch in St. Europ anwenden (Abb. 5). Der Verfasser überliefert keine eigenen Plangrundlagen zu seinem Projekt, anhand seiner Massangaben ist hier die Stadt schematisch konstruiert worden. Zuerst wird die St. Europstrasse (Cardo) als die eine Hauptachse ins Terrain gelegt. Sie führt vom

Zugersee in nördlicher Richtung nach Knonau und ist 17 670 Fuss (5.3 km) lang sowie 70 Fuss (21 m) breit. Nach 8400 Fuss (2.520 km) wird sie im rechten Winkel von der zweiten Hauptachse, der Zentrumstrasse (Decumanus) geschnitten. Diese verläuft in westöstlicher Richtung von der Reuss nach Baar und ist 19 740 Fuss (5.922 km) lang sowie 150 Fuss (45 m) breit. Das so entstehende Querrechteck zwischen Zugersee und Reuss ist also am See 5.922 km lang und führt 5.3 km nach Norden. Direkt am See liegt die 150 Fuss (45 m) breite Seestrasse. An ihr sind ähnlich dem Schweizerhofquai in Luzern die acht Haupthotels der Stadt aufgereiht, der St. Europohof, der Schweizerhof, der Deutsche Hof, der Französische Hof, der Englische Hof, der Russische Hof, der Spanische Hof und der Italienische Hof. Die Namen wiederholen also jene der Kirchen. Zwölf je 60 Fuss (18 m) breite Parallelstrassen folgen sich im Abstand der Häusercarrés von 640 Fuss (192 m) bis zur Zentrumstrasse. Diese Straßen erhalten die Namen grosser Städte und Länder. Beidseits der St. Europstrasse reihen sich je 36 Parallelstrassen auf. Auch sie sind je 60 Fuss (18 m) breit. In der Hälfte, also ungefähr nach der 18. Strasse, ist je ein durchgehender

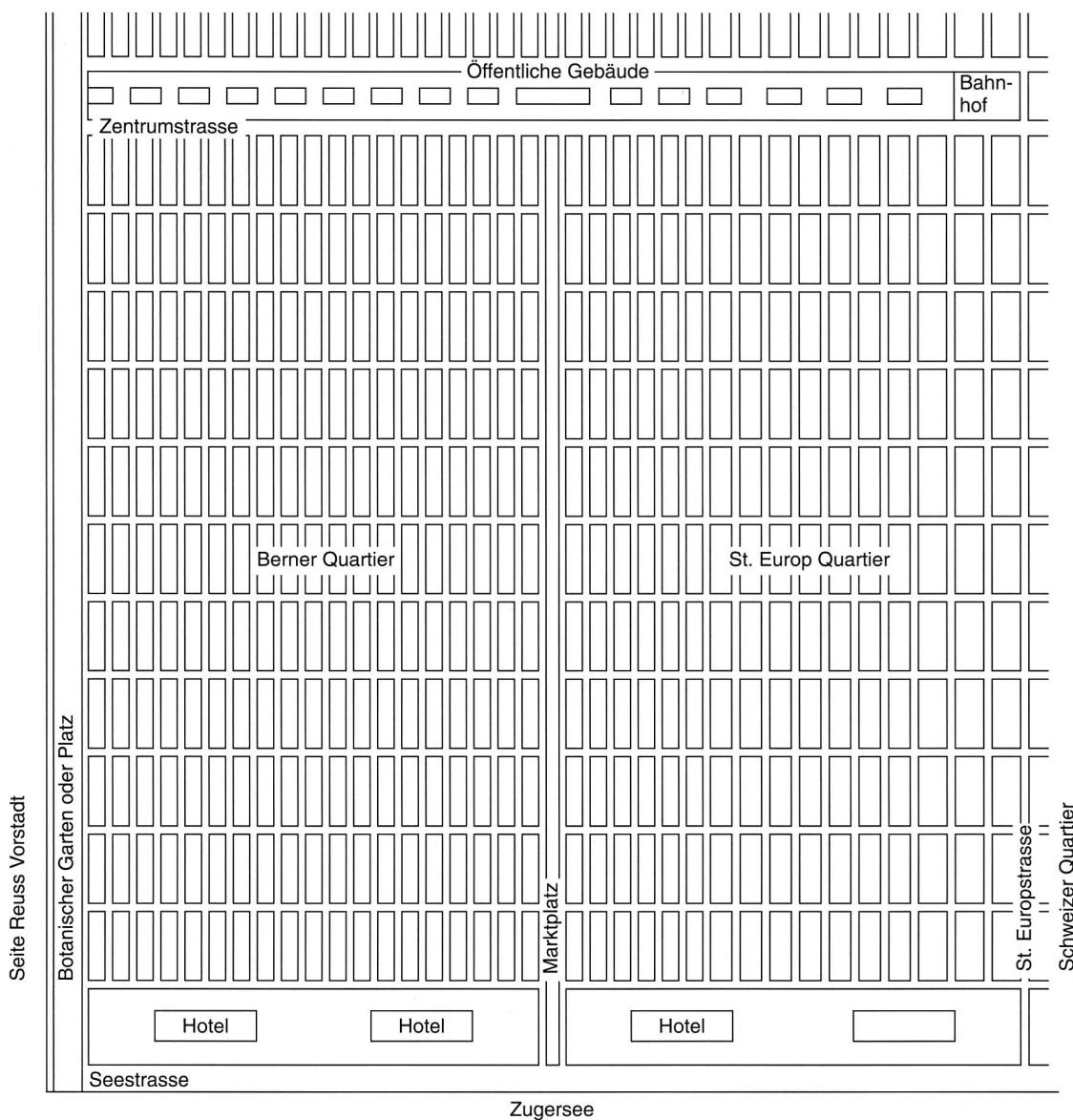


Abb. 6
Das Stadtprojekt
St. Europ von
Caspar Schell,
1865/68. Ein
Viertel der
Rasterstadt am
Zugersee.
Zeichnung von
Daniel Stadlin
nach Angaben
des Autors, 1993.

Marktplatz eingeschoben. Er besteht aus zwei 50 Fuss (15 m) breiten Strassen und dem dazwischenliegenden Marktplatz von ebenfalls 50 Fuss Breite. Hier befinden sich die Markt- und Fleischhallen, die öffentlichen Brunnen und freien Plätze. In der nordwestlichen Ecke des Schnittpunktes zwischen der St. Europ- und der Zentrumstrasse ist der Bahnhof angeordnet. Er ist an der Hauptfront 300 Fuss (90 m) lang und 300–350 Fuss (90–105 m) tief. Da die Eisenbahnlinien selbst 8–10 Fuss (2.4–3 m) tief in den Boden abgesenkt sind, belasten sie den oberirdischen Verkehr nicht. An den Enden der Stadt teilen sich die Linien Richtung Albis-Zürich, Zug-Schwyz-Gotthard, Luzern-Bern, Wohlen-Lenzburg-Brugg und Knonau-Zürich. Der Bahnhof selbst steht auf dem die

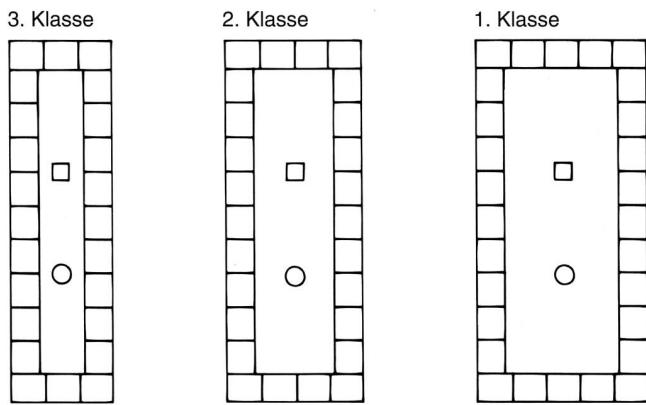


Abb. 7

Das Stadtprojekt St. Europ von Caspar Schell, 1865/68. Die drei Klassen von Blockrandbebauungen innerhalb der Rasterstadt. Alle Häuser sind 50 Fuss (15 m) tief und 60 Fuss (18 m) breit. Die 1. Klasse umfasst pro Block 28 Häuser, die 2. Klasse 26 Häuser, die 3. Klasse 24 Häuser. Im Innenhof befinden sich je ein Brunnen und ein Waschhaus. Zeichnung von Daniel Stadlin nach Angaben des Autors, 1993.

Zentrumstrasse begleitenden 300–350 Fuss (90–105 m) breiten Landstreifen, welcher die öffentlichen Gebäude aufnimmt. Dahinter, also weiter nördlich der Zentrumstrasse, entwickeln sich die weiteren Quartiere in der bereits geschilderten Art.

Da Caspar Schell für die Blockrandbebauungen Häusercarrés in drei Kategorien vorsieht, entstehen zwischen den Strassen rechteckige Parzellen von einheitlicher Länge (640 Fuss/192 m), aber unterschiedlicher Breite (Abb. 6). Alle Einzelhäuser sind 50 Fuss (15 m) tief und 60 Fuss (18 m) breit. Die Häusercarrés erster Klasse umfassen 28 Häuser, dies ergibt einen Innenhof von 540 Fuss (162 m) Länge und 200 Fuss (60 m) Breite (Abb. 7). Die Häusercarrés zweiter Klasse sind bei gleicher Länge um zwei Häuser auf 26 Häuser reduziert, so dass der Innenhof noch 140 Fuss (42 m) breit ist. Die Häusercarrés dritter Klasse zählen 24 Häuser. Der Innenhof ist hier noch 80 Fuss (24 m) breit. In jedem Innenhof befinden sich ein Waschhaus und ein Brunnen. Alle Häuser müssen mit gewölbten Kellern versehen sein und dürfen nicht mehr als vier Geschosse umfassen. Dabei ist das Erdgeschoss mit 12 Fuss (3.60 m) Höhe veranschlagt, das 1. Obergeschoss ist 10 Fuss (3 m), das 2. Obergeschoss 9 Fuss (2.70 m) und das 3. Obergeschoss 8.5 Fuss (2.55 m) hoch. Das Dach darüber wird nicht eigens erwähnt.

Da diese Häusercarrés also wohl gleich lang, jedoch verschieden breit sind, ist die Rasterstadt vom See her Richtung Knonau in regelmässigen Abständen von 640 Fuss (192 m) durch Querstrassen gegliedert. Beidseits der St. Europstrasse Richtung Reuss und Baar sind zuerst die Häusercarrés erster Klasse angeordnet, was zu Strassen im Abstand von 300 Fuss (90 m) führt, dann folgen die 240 Fuss (72 m) breiten Carrés mit entsprechenden Strassen, schliesslich die schmalen Parzellen dritter Klasse im Abstand von 180 Fuss (54 m). Diese Aufteilung wiederholt sich auch nördlich der Zentrumstrasse.

Die engere Stadt ist dreiseitig von Gärten umgeben. An den beiden Schmalseiten Richtung Reuss und Baar befinden sich Botanische Gärten von 300 Fuss (90 m) Breite, flankiert von je 50 Fuss (15 m) breiten Strassen, an der Langseite Richtung Knonau ist der Zoologische Garten in denselben Dimensionen angesiedelt. Ausserhalb dieses Park- und Strassengürtels folgt die Gartenstadt mit den Villenquartieren. 15 000 herrschaftliche Häuser sind über gewölbten Kellern auf einer Grundfläche von 55 x 55 Fuss (16.50 x 16.50 m) zweigeschossig erbaut und von 20 000 Quadratfuss (1800 m²) Garten umgeben. 5000 besonders vornehme Häuser weisen bei gleicher Geschosszahl einen Grundriss von 60 x 60 Fuss (18 m) aus und sind von 40 000 Quadratfuss (3600 m²) Garten umgeben. Die so organisierte Gartenstadt dehnt sich denn auch über die weite Fläche der zur Verfügung stehenden 30 000 Jucharten aus, denn ein Industrieareal ist im Projekt nicht vorgesehen.

Damit das Kanalisationssystem der neuen Stadt auch wirklich funktioniert, ist es notwendig, entlang des Zugersees von Zug bis Immensee eine 2–3 Fuss (60–90 cm) hohe Mauer zu bauen. So kann das Seewasser gestaut und mit mehr Druck durch die Schächte geleitet werden, damit die neue Stadt von allen Unreinheiten befreit wird. Wohin diese Unreinheiten entsorgt werden, ist nicht präzisiert. Das Klima war in Zug jedenfalls damals schon sehr gesund, denn für die 1.2 Millionen Einwohner sah der Verfasser nur ein Spital vor. Die Aktiengesellschaft wird auch mittels eines Kanals den Vierwaldstättersee mit dem Zugersee verbinden, so dass man im Dampfschiff von St. Europ nach Luzern gelangen kann. Des weiteren wird die Aktiengesellschaft ausgehend von Arth oder Goldau eine prachtvolle Strasse auf die Rigi errichten. Diese Strasse wird auf dem Berg in einer Breite von 50 Fuss (18 m) fortgesetzt und alle schönen Aussichtspunkte erschliessen, «natürlich selbstverständlich, dass nichts verunstaltet werden kann».

Leinbachers Projekt scheint nicht auf die ungeteilte Freude der Mitbürger gestossen zu sein, denn drei Jahre später doppelt er mit neuen Begründungen nach und gibt nun eher dem Standort Thun den Vorrang, einerseits wegen der damals aktuellen Grimselbahn, anderseits, weil die Stadt in Zug «in einem alleinseligmachenden Kanton» wäre, «wo vermutlich von dessen Bewohnern viel Schwieriges und Hinderliches zur schnellen Ausführung in den Weg gestellt wird, auch kommt man noch theilweise am Albis in den Kanton Zürich, was wieder von Pontius bis Pilatus führt.» Leinbacher scheint etwas enttäuscht gewesen zu sein ob der spärlichen Reaktion auf seinen Vorschlag, denn weder der Bundesrat, noch die Kantonsregierungen, die Eisenbahngesellschaften oder

die Banken hätten sich geäussert. Er beklagt nur die Tatsache, dass auch in Bern noch kein Expropriationsrecht bestehe. Da müsse umgehend ein solches geschaffen werden.

Die direkte Vorlage für die Vision Caspar Schells war natürlich Paris. Unter Kaiser Napoleon III. und seinem von ihm 1853 als Préfet de la Seine eingesetzten Generalplaner Georges Eugène Haussmann sollte die französische Metropole zur Hauptstadt der Hauptstädte werden. Sie wurde denn auch im Deuxième Empire weitgehend neu gebaut. Das Spekulantentum feierte Urstände und wurde von den zeitgenössischen Schriftstellern aufs Schärfste angeprangert. Emile Zola zum Beispiel schrieb darüber in seinem Roman «*La curée*» (Die Gewinnsucht) 1874. Das Expropriationsgesetz von 1840 und das Gesundheitspolizeigesetz von 1850 bildeten hierfür die rechtlichen Grundlagen.¹¹ Aufgrund eines vom Kaiser persönlich vorgeschlagenen neuen Strassenplanes wurde der Neubau der Stadt bis zum Deutsch-Französischen Krieg verwirklicht, in einem Tempo und mit scheinbar unbeschränkten Möglichkeiten der Technik, welche Paris weltweit zum grossartigen Beispiel fortschrittlicher Stadtentwicklung werden liessen. Da war es nur selbstverständlich, dass ein begeisterter Liberaler wie Caspar Schell mit leuchtenden Augen nach Paris blickte und in ähnlichen Projekten schwelgte.

Liess sich Schell in Paris hauptsächlich von der politischen und wirtschaftlichen Dimension der Stadtplanung beeindrucken, wählte er die amerikanischen Rasterstädte seiner Zeit als städtebauliche Vorbilder. Auf den Plänen von Chicago aus dem Jahre 1833 oder von San Francisco von 1849 und 1856 fand er jene Einfachheit in der Anlage und die Entwicklungsfähigkeit der Grundidee, welche er auch für St. Europ postulierte.¹² Die geplanten Strassenbreiten liessen sich durchaus mit jenen in Paris gebauten vergleichen. Die vorgesenen viergeschossigen Häuser der Blockrandbebauungen entsprachen damals üblichen Stockwerkzahlen, und auch die zweigeschossigen Villen mit Gärten gehörten in denselben Planungszusammenhang. Die Idee der Gartenstadt war noch nicht geboren.¹³ Ob Caspar Schell Etienne Cabets utopische Stadt Icaria in Icarien gekannt hat, ist denkbar. Nach dessen Willen hätte auf einer durch Option 1847 gesicherten Landfläche in Texas die neue Stadt entstehen sollen, mit Quartieren, welche die Namen der 60 wichtigsten Nationen getragen hätten, und welche in den für die Nationen typischen Architekturformen gebaut worden wären.

Der schnöden Kleinkariertheit der mut- und perspektivenlosen Zuger ist es zuzuschreiben, dass St. Europ Utopie geblieben ist. Dabei hätten nur Cham, Steinhauen, Knonau, Maschwanden und Mettmenstetten geopfert werden müssen, und auch die kantonsstrassenbreiten Wanderwege auf der Rigi hätten sicher den damals so geschätzten Verkehr angezogen. «Mobilität» wurde im Zeitalter der Eisenbahn, des unglaublich schnell dahinrasenden Stahlrosses und der durchgehenden Schienenstränge, zum auch politischen Schlagwort Europas, dem der hl. Europ wohl seinen Segen gegeben hätte.

Nach diesem rein geistigen Spektakel kehrte auf der Allmend wieder Ruhe ein. Wohl wurden auf dem zentral gelegenen und gut erschlossenen Land kleinere und grös-

erer Projekte gewälzt, entscheidende Aktivitäten aber blieben aus. Während fast 80 Jahren, bis am 2. April 1943 im Zuger Volksblatt zu lesen war: «Dem Rauschen im schweizerischen Blätterwalde nach zu schliessen, hat der Plan eines internationalen Flughafens in der Zentralschweiz bereits ziemlich hohe Wellen geworfen. Nicht weniger als 4 Varianten standen oder stehen auf dem Tapet und zwar das Projekt Wauwilermoos (Luzern), Utzenstorf (Bern), Dübendorf/Kloten (Zürich) und Kollermühle-Cham (Zug). Von diesen scheint das zugerische Projekt die besten Chancen zu haben, denn letzteres besitzt den Vorteil der zentralen Lage, der Möglichkeit eines kombinierten Flughafens für Land- und Wasserflugzeuge sowie den ebenfalls bemerkenswerten Vorteil, dass in diesem Falle kein fruchtbares Ackerland zum Opfer fallen müsste... In Anbetracht der immensen Bedeutung, die das zivile Flugwesen nach Kriegsende erlangen wird, glauben wir, dass jeder fortschrittlich gesinnte und objektiv denkende Bürger sich mit einem solchen Projekt befreunden kann. Natürlich wird man den Befürwortern auch die Kehrseite der Medaille entgegenhalten und die Nachteile des Motorenlärms, der Störung der kleinstädtischen Beschaulichkeit und der geruhigen Atmosphäre unserer Seelandschaft aufzeigen. Aber die Vorteile dürften doch die scheinbaren Nachteile um ein Erkleckliches überwiegen; denken wir u.a. nur an die Entwicklungsmöglichkeiten für unser Gewerbe.»

Die öffentliche Diskussion war ausgelöst worden, nachdem der Luzerner Stadtpräsident Wey in Beantwortung einer Interpellation von Ingenieur Carl Erni zum Thema «Flugplatz Schweiz» im Stadtparlament erklärt hatte, der Standort Kollermühle sei für einen Flugplatz Schweiz sehr zu begrüssen, würde er doch ideal zwischen Zürich und Luzern liegen.¹⁴ Eine Orientierungsversammlung in Cham endete denn auch mit einer Resolution zuhanden des Gemeinderates von Cham und der Kantonsregierung, besagend, die anwesenden Vertreter der Chamer Vereine stünden dem Projekt sympathisch gegenüber. Am 10. April 1943 organisierte die Freisinnige Partei in Zug eine Grossversammlung, wo der Verkehrswissenschaftler Dr. Eduard Schütz aus Luzern über den Stand der Abklärungen informierte.¹⁵ Er legte dar, wie wichtig das Flugzeug werde, dass der Standort Kollermühle realistische Chancen besitze, dass aber wegen des häufigen Bodennebels und wegen der nahen Hindernisse Rigi, Rossberg, Zugerberg und Albis ernsthafte Probleme vorhanden seien. In der anschliessenden Diskussion wurde einerseits beklagt, der Liebhaberwert der Liegenschaften werde wegen der Immissionen sinken, andererseits vertrat Architekt Dagobert Keiser (1879 bis 1959) die Ansicht, der Wert der Liegenschaften steige, wie dies bei Eröff-

¹¹ Les Boulevards de Paris;...maisons grandes et petites, hôtels, jardins, théâtres..., Paris 1877. – D.H. Pinkney, Napoleon III. and the rebuilding of Paris, Princeton 1958. – Jeanne Gaillard, Paris, la ville: L'urbanisme parisien à l'heure d'Haussmann. Paris 1977.

¹² Ernst Egli, Geschichte des Städtebaues. Bd. 3: Die Neuzeit, Erlenbach-Zürich 1967, S. 278, 328.

¹³ Ebenezer Howard, Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform, London 1898. – Garden Cities of Tomorrow, London 1902. – Camillo Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Wien 1922.

¹⁴ ZV 12. Februar 1943.

¹⁵ ZV 14. April 1943.

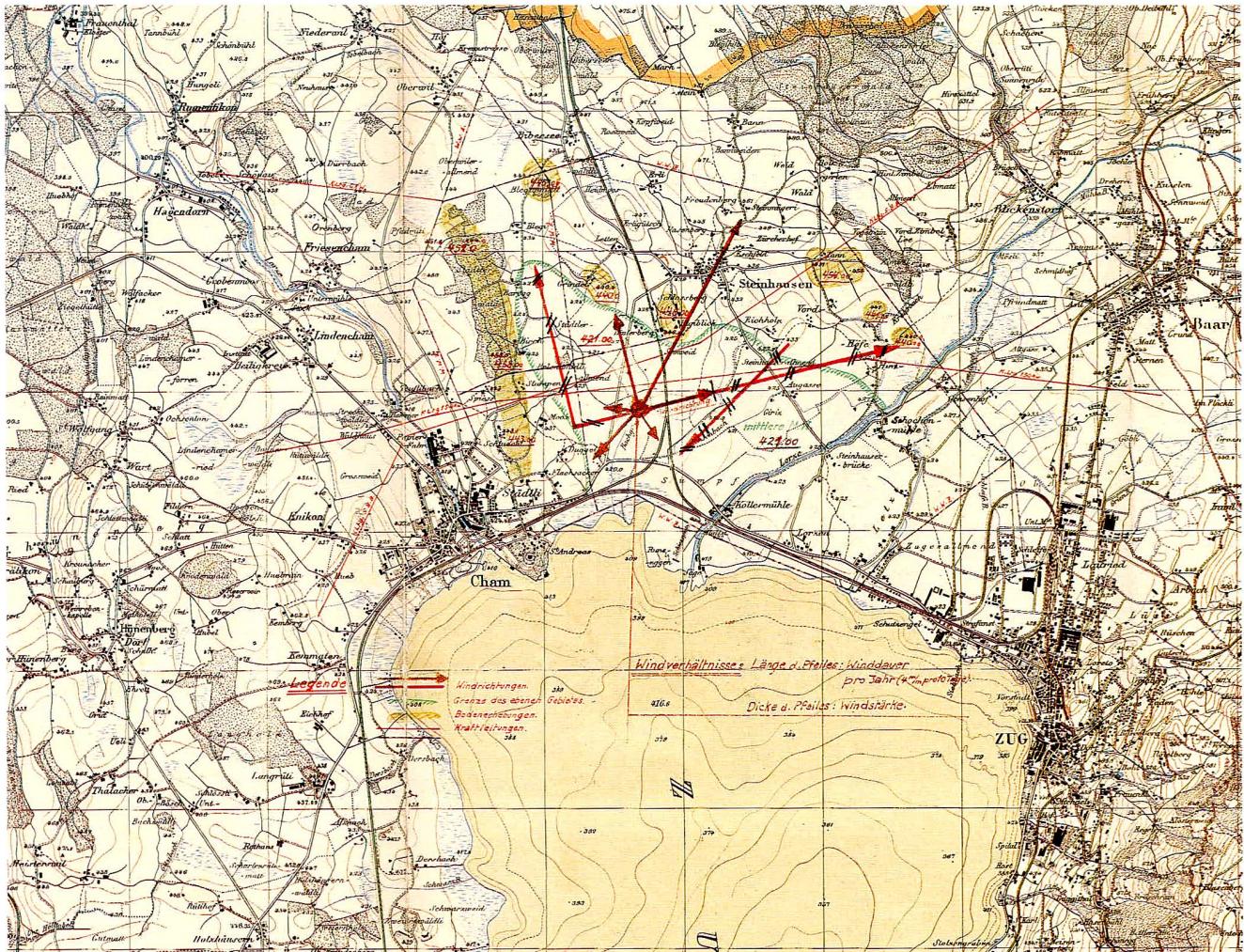


Abb. 8
«Flugplatz Koller». Situationsplan vom 20. Juli 1943, mit Angaben der Windrichtungen und Windverhältnisse, der ebenen Flächen, der Bodenerhebungen und der vorhandenen Kraftleitungen.

nung der Eisenbahn schon der Fall gewesen sei. Die Diskussionen gingen weiter, bis schliesslich im November 1943 der Bericht des eidgenössischen Luftamtes zuhanden des Regierungsrates vorlag. Dieser besagte, der interkontinentale Flughafen Kollermühle käme zu nahe an natürliche Hindernisse zu stehen, es könnte nur eine Piste von maximal 3 km Länge von Nordwesten nach Südosten gebaut werden, in der Hauptwindrichtung Südsüdwest-Nordnordost sei nur eine 1.5 km lange Piste möglich, auch müssten die Bahn und Strassen verlegt werden, und

¹⁶ Im Staatsarchiv der Kantone Zug befindet sich unter Signatur 1914 bis 1978 X.K 5/8 ein vom Kantonsingenieur unterzeichneter Situationsplan, datiert auf den 20. Juli 1943 und mit «Flugplatz Koller» beschriftet, der über die vorhandenen Windrichtungen, ebenen Flächen, Bodenerhebungen und Kraftleitungen informiert. Freundliche Mitteilung von Hans Schwegler, Kantonsingenieur, Zug.

¹⁷ ZN 8. November 1943. – ZV 8. November 1943.

¹⁸ Gewerbeblatt (Zug) 22. August 1947.

¹⁹ Lucius Burckhardt und Markus Kutter, *Wir selber bauen unsere Stadt*, Basel 1953 (Basler politische Schriften 1).

²⁰ Lucius Burckhardt, Max Frisch und Markus Kutter, *achtung: die Schweiz*, Basel 1955 (Basler politische Schriften 2). – Petra Hagen, *Städtebau im Kreuzverhör*. Max Frisch zum Städtebau der fünfziger Jahre, Baden 1986. – Martin Ganz, *«achtung: die Schweiz» – eine Stadtutopie*, in: Peter Zeller (Hrsg.), *Stadt der Zukunft*, Zürich 1990 (Zürcher Hochschulforum 17), S. 31-56.

²¹ Lucius Burckhardt, Max Frisch und Markus Kutter, *Die neue Stadt*, Basel 1956 (Basler politische Schriften 3).

auf dem Zugersee könnten nur Wasserflugzeuge bis zur Grösse «Klipper» landen¹⁶ (Abb. 8). Die Zuger Nachrichten titelten denn auch «Der Traum eines Grossflugplatzes im Koller ausgeträumt».¹⁷ Wenigstens sollte nun ein Regionalflugplatz für Flugzeuge bis zu acht Passagieren entstehen, doch auch dieser kam nie recht vom Boden.¹⁸ Was hätte entstehen können, illustriert die Projektion des Flughafens Zürich-Kloten, wie er heute ausgebaut ist, in die Ebene zwischen Zug und Cham (Abb. 9).

Eine städtebauliche Diskussion der besonderen Art lösten Lucius Burckhardt, Markus Kutter und Max Frisch in den fünfziger Jahren aus. Alles begann mit einer Protestschrift von Lucius Burckhardt und Markus Kutter, welche sie gegen die durch Verkehrsprojekte geplante Zerstörung der Stadtstruktur von Basel verfassten.¹⁹ In der Nachfolge dieser noch wenig beachteten Broschüre publizierten sie zusammen mit Max Frisch 1955 «achtung: die Schweiz», ein städtebauliches Pamphlet, das über die Schweizer Grenzen hinaus grosse Beachtung fand.²⁰ Als Antwort und Ergänzung auf die zahlreichen Äusserungen zum Vorschlag entstand schliesslich die dritte Publikation der Autoren, «Die neue Stadt».²¹ Hier wurde nun postuliert, die nächste Landesausstellung (Expo Lausanne 1964) in der zu bauenden neuen Stadt zu verwirklichen und so auf die wenig sinnvolle temporäre

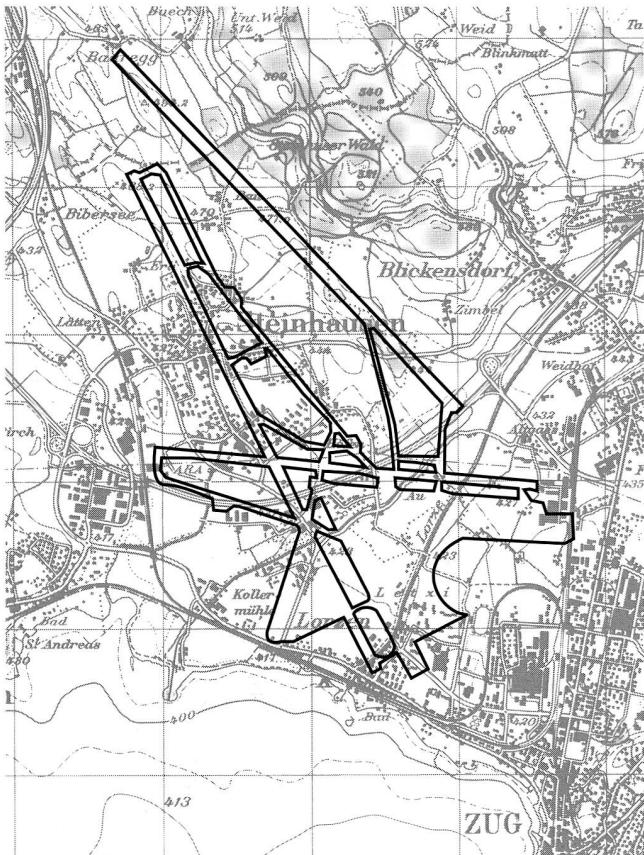


Abb. 9
Der Flughafen Zürich-Kloten im heutigen Ausbaustand in die Ebene zwischen Zug und Cham projiziert. Überlagerte Kartenausschnitte 1:50 000.

Abbrucharchitektur zu verzichten. Die Autoren betonten, sie seien keine Stadtplaner. Sie weigerten sich denn auch, ihre Vorschläge zu konkretisieren. Zahlreiche Planungsbehörden und freischaffende Architekten befassten sich während einiger Jahre mit den Möglichkeiten einer Verwirklichung der neuen Stadt, ohne jedoch eine solche tatsächlich zu realisieren.

1957 publizierte der damalige Zürcher Stadtrat Sigmund Widmer seine Vorstellungen zum Stadtbau unter dem Titel «Zürich morgen».²² Ausgehend von den in «achtung – die Schweiz» formulierten Überlegungen diskutierte er drei Möglichkeiten einer Entwicklung der Stadt Zürich: Der Bau einer neuen Stadt im Sinne der Autoren Burckhardt, Frisch und Kutter sei im Grossraum Zürich nicht möglich, da der Sog der Zürcher City die selbständige Entwicklung einer neuen Stadt überlagern und dominieren würde. Hingegen könnten Regionalzentren von 30 000 bis 50 000 Einwohnern geplant werden, indem bestehende Dörfer, zum Beispiel Affoltern am Albis oder Wetzikon, ausgebaut würden. Dies sei realistisch und machbar, doch würde ein solches Vorgehen zu den für die Stadt Zürich bereits bekannten Problemen führen, indem die in den gewachsenen Dörfern vorhandene bescheidene Infrastruktur nicht beliebig ausgebaut werden könnte, die Verkehrsbedürfnisse also schliesslich zu einer Zerstörung der ursprünglichen Strukturen führen würden. Darum sollte nicht dieser Weg der Aufwertung bestehender Siedlungen weiterverfolgt, sondern es müsste die Vision von «Nebenstädten», wie sie Sigmund Widmer

nennt, da der Begriff «Satellitenstadt» einen unangenehmen Beigeschmack habe, ernsthaft geprüft werden. Wir sollten «den Mut haben, ganz neu, ohne Anlehnung an bestehende Siedlungen, zu beginnen».

«Die Nebenstadt versucht die Vorteile der ‚Neuen Stadt‘ zu realisieren, ohne das fragwürdige Ziel einer vollen Selbständigkeit anzustreben. In klimatisch günstiger Lage, in Gegenden mit niederen Bodenpreisen wird eine Stadt geplant, die auf keinerlei bestehende Bebauung Rücksicht nehmen muss. Wenn möglich sollen Wälder oder Naturschutzgebiete das Zusammenwachsen mit andern Siedlungen verhindern. Eigenes Industriegebiet bietet zum mindesten einem Teil der Bewohner Arbeit in unmittelbarer Nähe des Wohnortes. Mit Zürich steht die Nebenstadt in direkter Bahn- und Strassenverbindung, so dass eine enge Beziehung zwischen Nebenstadt und Hauptstadt gewährleistet ist. (...) Infolge der sehr starken Besiedlung unseres Kantons ist die Zahl der Möglichkeiten für solche Nebenstädte bereits sehr beschränkt. Zu nennen wären vor allem einzelne Gegenden des Furttales und des Knonauer Amtes. (...) Alle bisher aufgeführten Möglichkeiten einer Auflockerung der Stadt Zürich bringen einen gemeinsamen Nachteil mit sich. Sie tragen mit dazu bei, den heute schon sehr beschränkten fruchtbaren Boden im Mittelland weiter zu beschneiden. Es ist deshalb ernstlich zu erwägen, ob es richtig sei, dass wir den wenigen noch verfügbaren Boden restlos für Industrie- und Wohnungsbau aufbrauchen. Wenn man ferner bedenkt, dass in den Alpen und Voralpen unbesiedelte und auch landwirtschaftlich kaum genutzte Räume vorhanden sind, so drängt sich die entscheidende Frage auf, ob es nicht möglich wäre, unsere kommenden Wohnsiedlungen aus dem Mittelland in die Alpen oder wenigstens in die Voralpen zu verlegen. (...) Um aus verschiedenen Möglichkeiten ein Beispiel herauszugreifen, sei auf das Hochplateau des Zuger Berges hingewiesen. Hier steht eine Fläche von vier Quadratkilometern zur Verfügung. Gegen Norden und Osten durch Wälder weitgehend geschützt, öffnet sich nach Südwesten eine herrliche Aussicht. Ein hügeliges, landwirtschaftlich kaum genütztes Gelände in einer mittleren Höhe von 1000 m über dem Meer ladet zur Städteplanung geradezu ein. Selbstverständlich würde die bestehende Zugerberg-Bahn nicht genügen; es müsste das neue Siedlungsgebiet durch eine Normalspurbahn erschlossen werden. Auch bei ausgesprochen weiträumiger Bebauung wäre es möglich, hier Wohnungen, Einkaufszentren und öffentliche Dienste für ungefähr 20 000 bis 30 000 Einwohner einzurichten. Eine solche Voralpenstadt würde wohl über die für die Einwohnerschaft nötigen Kleingewerbe, aber nicht über ein eigenes Industriegebiet verfügen. Die Meinung wäre also, dass ein Teil der Bewohner werktags nach Zürich fährt und dort der Arbeit nachgeht. Die Distanzen (zirka 35 km Bahnhof) sind so, dass dies bei leistungsfähigen Direktverbindungen ohne weiteres möglich ist. Natürlich ist die durchgehende Arbeitszeit Voraussetzung. Wesentliche Bedingung für eine Verwirklichung solcher Alpenstädte ist die Zusammenarbeit der Behörden über die Gemeinde- und Kan-

²² Sigmund Widmer, Zürich morgen, in: Bauen und Wohnen, November 1957, S. 370-372.

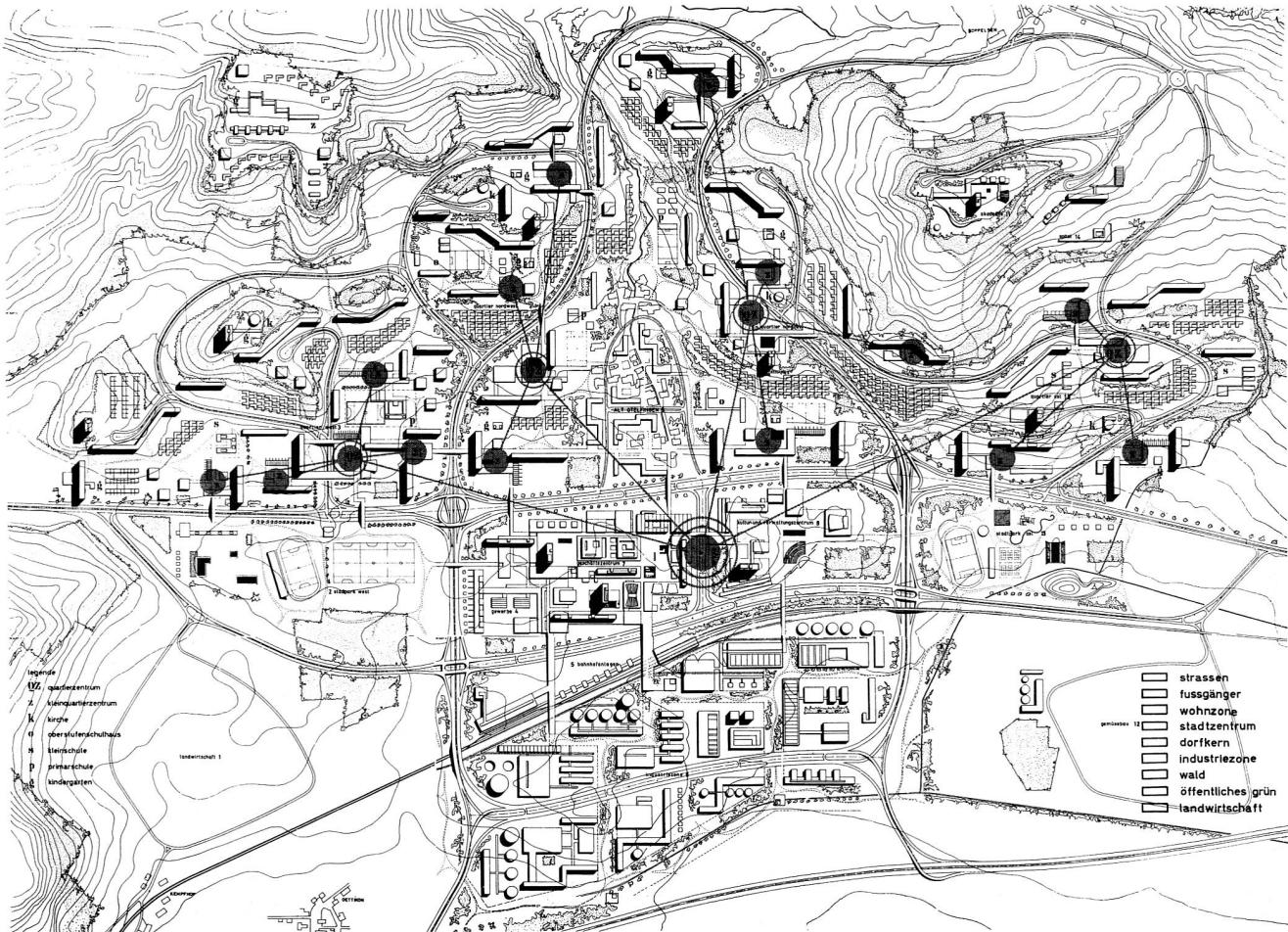


Abb. 10

Die neue Stadt, Studie für das Furttal von Ernst Egli u.a., 1961, Gesamtanlage. Dargestellt sind die Beziehungen zwischen den Quartierzentren und dem Stadtzentrum.

tonsgrenzen hinaus. Vorläufig bin ich optimistisch genug, um an eine solche Zusammenarbeit zu glauben.»

Die Ideen Sigmund Widmers wurden nicht weiterverfolgt, und auch konkrete Ergebnisse der Vorschläge von Lucius Burckhardt, Markus Kutter und Max Frisch liegen nicht vor, wenn auch einzelne Architektengruppen Studien für neue Städte betrieben haben. Hier ist vor allem die Arbeit eines Teams um Ernst Egli zu nennen.²³ Diese interdisziplinär zusammengesetzte Studiengruppe plante eine neue Stadt im Furttal, am Standort des Dorfes Otfeltingen. Die für Otfeltingen formulierten Grundgedanken wären auch für eine Stadt auf dem Zugerberg anwendbar gewesen und lassen sich als Illustration der auf dem Reissbrett nie entstandenen Stadt Zugerberg aufführen (Abb. 10).

Die neue Stadt hätte sich aus ganz verschiedenen Bauelementen zusammengesetzt, um die Topographie, das Siedlungszentrum oder Quartierschwerpunkte zu akzentuieren. Turmhäuser (Hochhäuser) mit maximal 24 Geschossen waren bis zu einer Höhe von 70 m geplant. Sie standen auf den Geländeerhebungen und betonten so die Stadtlandschaft. Scheibenhäuser in der Nachfolge von Le Corbusiers «Unité d’habitation» waren auf 12 Stockwerke und eine Länge von 100 m ausgelegt. Sie standen

in der Talsohle oder quer zum Hang. Kulissenhäuser folgten in ihrem Verlauf den Höhenkurven. Punkt- oder Würfelhäuser setzten Schwerpunkte in den Quartieren. Das Winkelhaus im Teppichverband der Zeile bildete das Modul für Reihenhausquartiere. Schliesslich ergänzten freistehende Einfamilienhäuser das Angebot.

Die Vorschläge fanden im Furttal keine Verwirklichung. Einzelne Wohnblöcke in der dargestellten Art ent-

Abb. 11

Die Hochhäuser von Inwil, Baar, 1966–1968 von Peikert Contract AG erbaut.



²³ Ernst Egli, Die neue Stadt. Eine Studie für das Furttal, Zürich 1961.

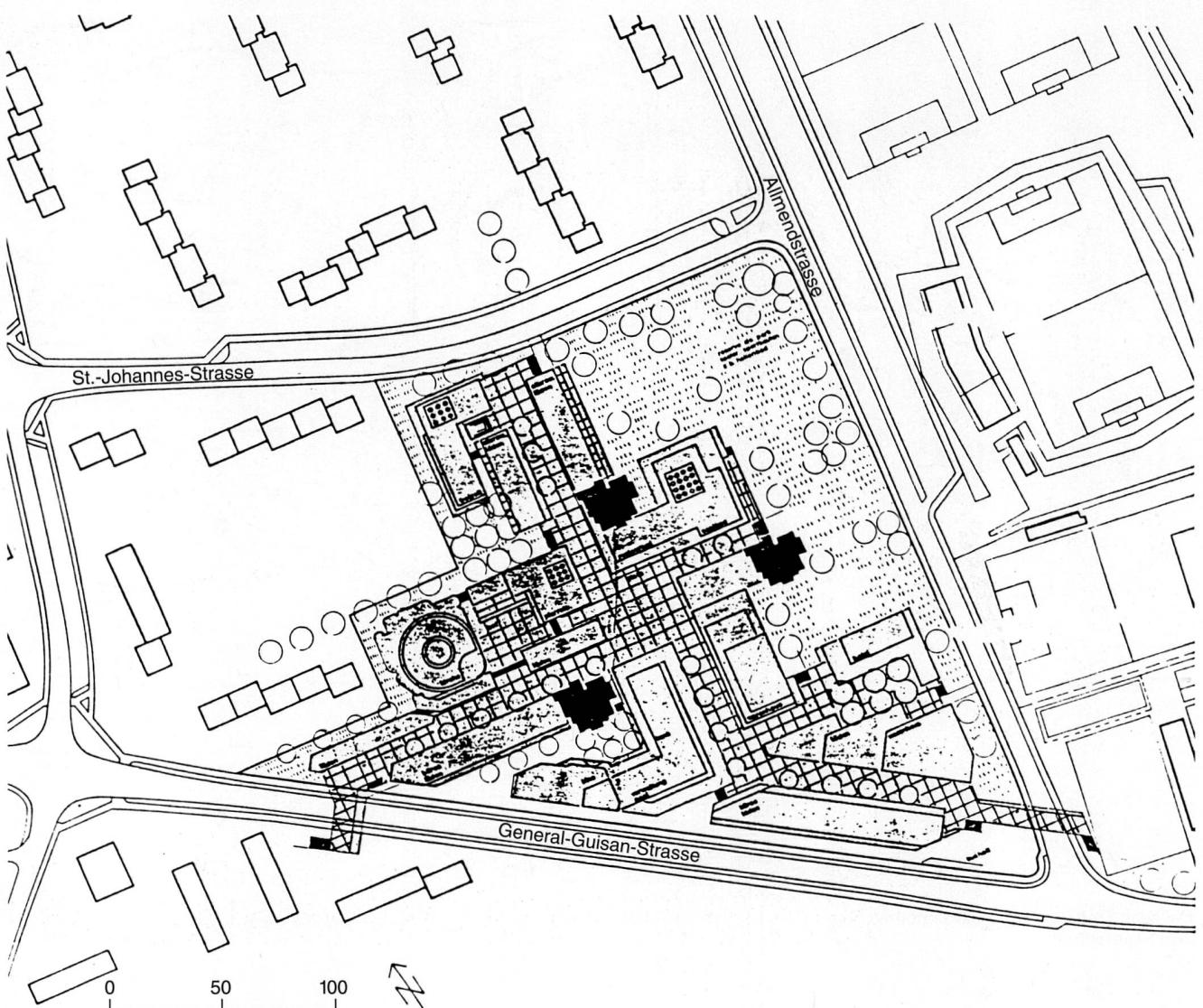


Abb. 12
Die drei Hochhäuser «Herti» in Zug. Situationsplan des Projektes «Dreiklang» von Viktor Langenegger, 1. Preis des Ideenwettbewerbes von 1966.

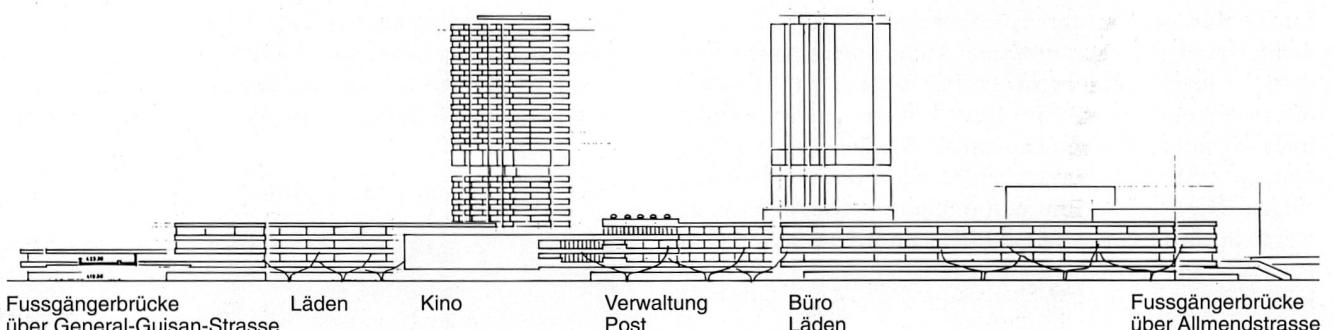


Abb. 13
Die Überbauung «Herti» in Zug. Projekt «Dreiklang» von Viktor Langenegger, 1966. Ansicht von Süden, Front General-Guisan-Straße.

standen an zahlreichen Orten in der Schweiz, so auch in Inwil zwischen Baar und Zug, wo 1967 vier von der Generalunternehmung Peikert Contract AG errichtete Hochhäuser bezogen werden konnten²⁴ (Abb. 11). Die «Satellitenstadt» war in die Nähe gerückt. Gleichzeitig stand eine andere Satellitenstadt zur Diskussion, denn die «Herti» auf der Zuger Allmend, wo früher der Flugplatz gebaut worden wäre, sollte das Hochhausquartier von

Zug werden. 1966 meldete das Zuger Tagblatt den Abschluss des Ideenwettbewerbes zur Zentrumsgestaltung «Herti».²⁵ Eine Stadt sollte auf der damals noch grünen Wiese entstehen, in Dimensionen, wie sie in der Zentralschweiz noch unüblich waren. Am Ende wären 6 ha

²⁴ ZN 9. August 1967.

²⁵ ZT 13. April 1966. – ZN 26. Januar 1966, 13. April 1966.

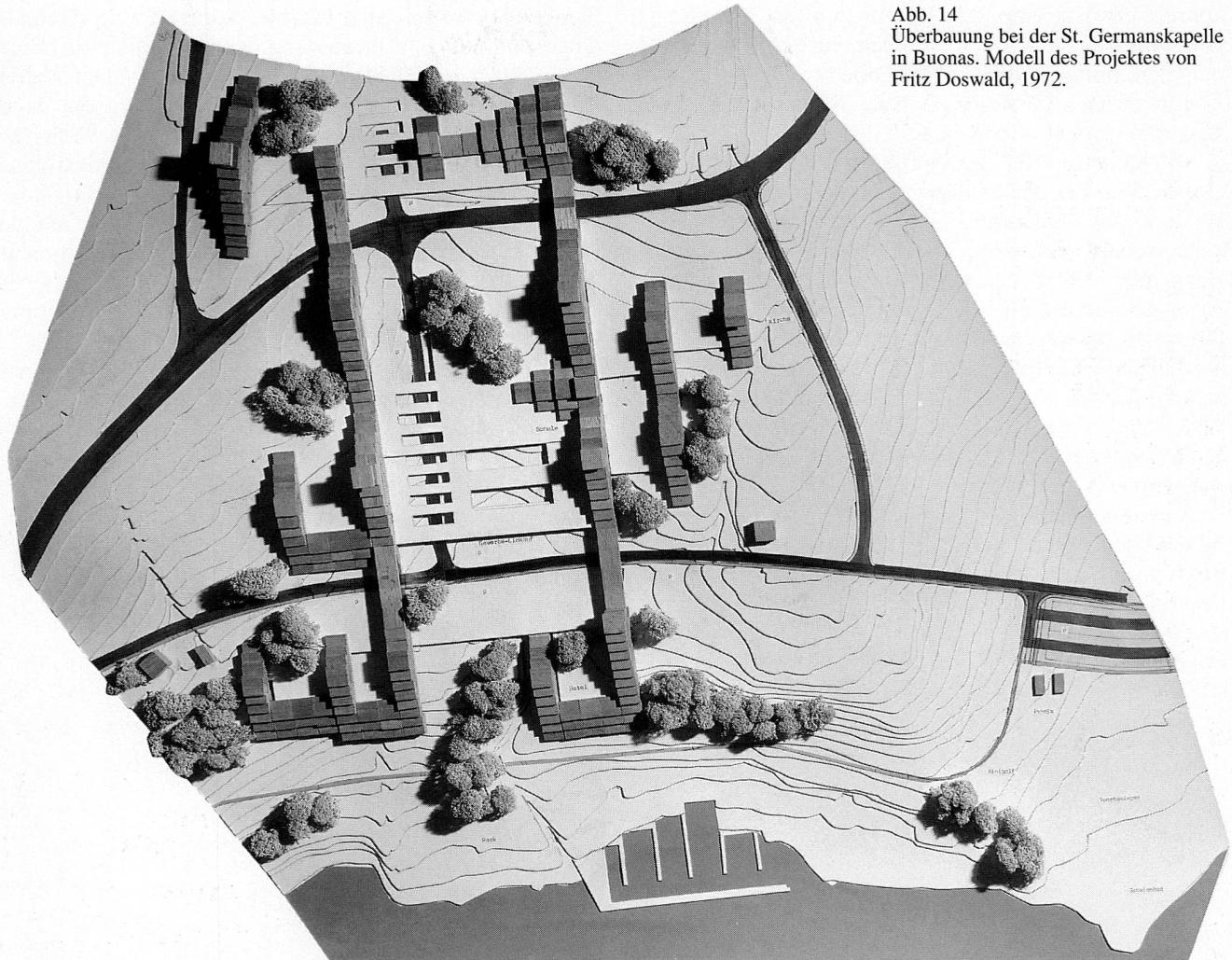
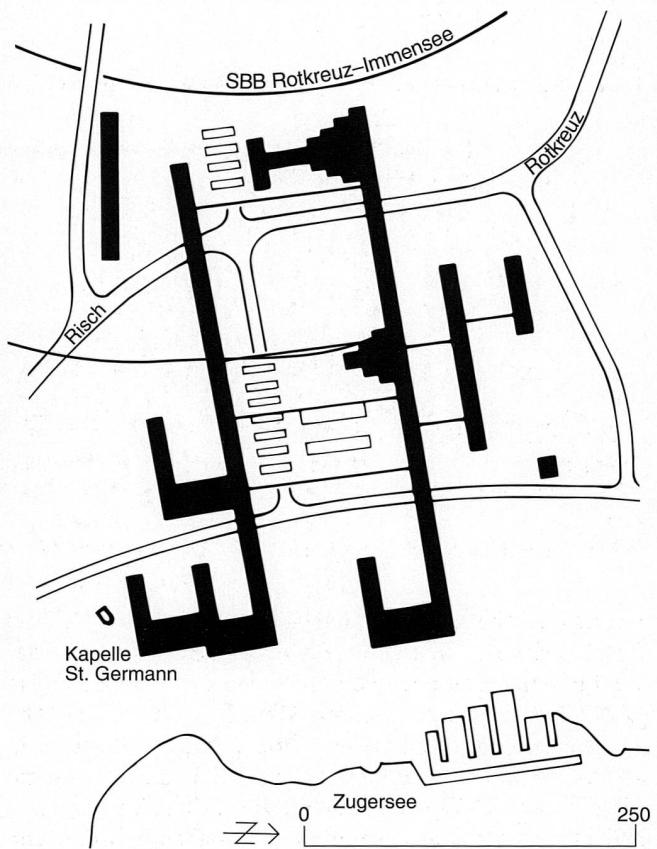


Abb. 14
Überbauung bei der St. Germanskapelle in Buonas. Modell des Projektes von Fritz Doswald, 1972.

überbaut gewesen, das Zentrum hätte rund 20 000 Menschen bedient. 61 Architekten reichten Projekte ein, 10 wurden rangiert. Das mit dem 1. Preis ausgezeichnete Projekt «Dreiklang» von Architekt Viktor Langenegger aus Muri AG sah drei um einen Platz gruppierte Hochhäuser mit 21 Geschossen vor, dazu kamen ein Kirchenzentrum, Hotels, Restaurants, Büros, ein Kino, ein Einkaufs- und ein Freizeitzentrum (Abb. 12 und 13). Gebaut wurde vorerst die Kirche St. Johannes, die sich gemäss Bauprogramm deutlich unterordnen sollte: «Das neue kirchliche Zentrum St. Johannes ist in seiner äusseren Erscheinung vor allem in bezug auf seine zukünftige Nachbarschaft zu sehen (zwanzigstöckige Hochhaustürme in unmittelbarer Nähe der Kirche). Die neue Kirche ordnet sich in ihrer bewusst bescheidenen Höhenentwicklung den niederen Zentrumsbauten ein, die Gebäude sollen sich in das zukünftige Einkaufszentrum integrieren». Die Hochhäuser selbst wurden im Laufe der Projektentwicklung auf 8–10 Geschosse reduziert und ab 1978 ausgeführt.²⁶ Das anfänglich vertretene Planungs-

²⁶ ZN 8. August 1975. – LNN 19. Januar 1977.

Abb. 15 ▷
Überbauung bei der St. Germanskapelle in Buonas, Situation.



konzept des konzentrierten Bauens in offener Landschaft ging schrittweise verloren, von den einst konsequent formulierten, fortschrittlichen Ideen blieb wenig übrig.

Ein zweites Grossprojekt hätte die Landschaft weit stärker betroffen: Architekt Fritz Doswald aus Bremgarten projektierte 1972 im Auftrag der Buonas AG eine Überbauung bei der St. Germanskapelle in Buonas, am Westufer des Zugersees.²⁷ Zwei bis zu acht Geschosse hohe Wohnmauern von 220 und 320 m Länge hätten den Hang quer zum See aufgeschnitten und eine markante Zäsur gebildet (Abb. 14). Obwohl oder gerade weil den Prinzipien des verdichteten Bauens mit allen seinen problematischen Seiten konsequent nachgelebt wurde, stiess das Projekt in der Bevölkerung auf äusserst starken Widerstand, weil sich die beiden reptilienartigen Wohnbänder mit zusammen 516 Wohnungen am Seeufer gewaltsam in Szene setzten. Ein Gutachten, welches das Projekt mit einer Normalüberbauung verglich und die Auswirkungen auf den Finanzhaushalt der Gemeinde Risch untersuchte, kam zum Schluss, dass das Projekt der Buonas AG eine erhöhte Steuerkraft der Bevölkerung, eine bessere Kapazitätsausnützung der öffentlichen Anlagen, massive Einnahmen aus den Grundstücksgewinnsteuern sowie – gemessen an der Einwohnerzahl – sinkende

Betriebskosten mit sich brächte, während eine Normalüberbauung eine Verschuldung der Gemeinde zur Folge hätte. Auch im Hinblick auf das urbane System wurde das Projekt einer Normalüberbauung vorgezogen, denn hier wäre recht eigentlich eine geballt geplante Wohnmaschine mit dicht gedrängter umfassender Infrastruktur entstanden. Die Konzentration der Bauvolumina führte jedoch zu einem Angst einflössenden mächtigen Gebilde in der Landschaft, das die Bevölkerung von Risch nicht goutierte. Die Orientierungsversammlung vom Oktober 1972, an der alle Beteiligten der Bevölkerung Rede und Antwort standen, wurde für das Projekt zum Debakel.

Die Liste nicht realisierter Baugedanken könnte fortgesetzt werden, das Gesamtbild bleibt sich gleich. Vieles, was im Laufe der Jahrhunderte in den Köpfen unterschiedlichster Leute von unterschiedlichster Bedeutung herumgeisterte, hat nicht stattgefunden, vieles hätte sich dank nicht voraussehbarer Nachwirkungen und der mit der neuen Situation verbundenen Eigendynamik auf unser heutiges Leben vielleicht positiv ausgewirkt, anderes wäre zum Schrecken unserer Gegenwart geworden.

²⁷ ZT 21. Oktober 1972.