

Zeitschrift:	Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber:	Bund Schweizer Architekten
Band:	87 (2000)
Heft:	6: FreizeitRaum : inszeniertes Schauen = Le regard mis en scène = Staging the gaze
 Artikel:	Spektrum Schweiz : Zentralschweiz : zwischen Zug und Luzern
Autor:	Affentranger, Christoph / Deville, Pierre / Luchsinger, Christoph
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-65134

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: 15.01.2026

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

Christoph Affentranger, Pierre Deville, Christoph Luchsinger, Daniele Marques, Heinz Schöttli
im Gespräch mit André Bideau

Zwischen Zug und Luzern

Innerhalb der Zentralschweiz, aus der Werk, Bauen+Wohnen dreizehn Architekturen vorstellt, bilden Luzern und Zug zwei urbane Pole. Die historische und gegenwärtige Entwicklung dieser Städte wirft einige Fragen auf. Als Zentren ausgedehnter Agglomerationen nehmen Luzern und Zug am Prozess der Zersiedelung und Vernetzung teil – untereinander sowie aufgrund ihrer Beziehung zum Grossraum Zürich. Durch den ausgeprägten Gegensatz von internationaler Ausstrahlung und provinzieller Selbstbezogenheit wirken diese Städte gleichzeitig wie zwei Sonderfälle.

Luchsinger: Die Diskrepanz zwischen dem einheimischen Luzern und dem, was mondäne Offenheit suggeriert, ist beträchtlich. Man findet sie aber auch in den Gemeinden, Städten und Kleinstädten auf dem Land. Luzern ist eine Stadt, die inhärent funktioniert, ohne Beteiligung einer umfassenderen Einwohnerschaft – und schon gar nicht regional und ganz sicher nicht überregional. Für mich ist Luzern ein abgekapseltes Ding, in dem die Entscheidungsprozesse für diejenigen, die nicht da hineingeboren wurden, ziemlich undurchsichtig sind. Für einen Architekten, der ab und zu auch auf

Aufträge von irgendwelchen Stellen in diesem Gebilde angewiesen ist, bedeutet dies natürlich ein Handicap. Es ist aber auch politisch ein Problem.

Im Ausstellungskatalog «Verrückte Schweiz» habe ich im Beitrag von Hans-Peter Draeber gelesen, wie unabhängig von der übrigen Schweiz sich der Stadtstaat Luzern lange Zeit fühlte. Einerseits äusserte sich das im Stolz, eine Mitte der Schweiz zu verkörpern, andererseits in einer katholisch-konservativen Mentalität, die vorerst nichts mit der modernen, demokratischen Schweiz zu tun haben wollte. Dieses Bewusstsein ging dann im vorletzten Jahrhundert in den Projektionen und Bedürfnissen des europäischen Tourismus auf.

Marques: Luzern und Zug gehören zu den am weitesten in den Alpenraum hineingeschobenen Städten der Schweiz. Die Landschaft des Alpenraumes wurde im 19. Jahrhundert vom Tourismus und der Landschaftsmalerei entdeckt. Alle Städte um den Alpenraum herum hätten die Möglichkeit nutzen können, die Landschaft in ihre Entwicklung einzubziehen. Doch nur Interlaken, Luzern und

Montreux erlebten diesen Boom als Tourismusstädte.

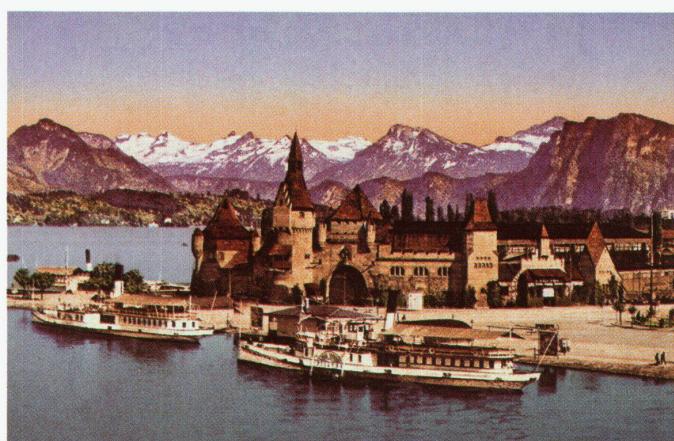
Deville: In Luzern war der Ausgangspunkt für den Bau der Quais im 19. Jahrhundert ein Brand, eine Katastrophe. 1833 brannte ein Teil der Altstadt mit einem Gasthaus ab. Weil kein Mensch wegen der Altstadt nach Luzern kam, sondern wegen der Aussicht, wegen der Berge, wegen des Sees, wollte der Besitzer sein Gasthaus, den späteren Schwanen, am See wieder aufbauen. Er stellte ein Gesuch an den Stadtrat, einen Teil der Hofbrücke abbrechen und das Gebiet aufzuschütten zu dürfen. Das war der Auftakt. Die Quai-Anlagen gingen also vom Gastgewerbe aus.

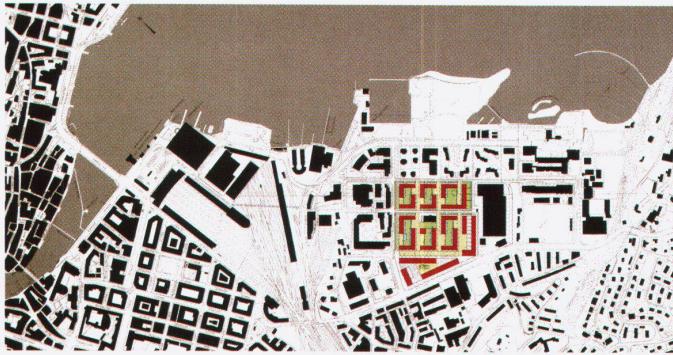
Marques: In Luzern wurde eine Kultur der Landschaft zelebriert, jedoch nicht durch die Luzerner. Grossstädter – vor allem ausländische – haben sich für diese Landschaft interessiert und dort die grossen Investitionen getätigt: die Vierwaldstättersee-Schiffahrtsgesellschaft, die Gotthardbahn usw. sind von Leuten geprägt, die in der Zentralschweiz ein Kapital witterten. Attraktionen wurden erstellt, um die Gäste nach Luzern zu locken und sie dazubehalten. Es wird behauptet, dass die Kapellbrücke nur den Engländern zuliebe nicht abgerissen wurde. Das Kultur- und Kongresszentrum ist – obwohl sich die Tourismusindustrie inzwischen verändert hat – einer der letzten Steine in diesem Mosaik.

Bei der Konzipierung wie auch bei der Rechtfertigung des KKL wurden teilweise Argumente wie im 19. Jahrhundert angeführt, als viele Städte ihre Quai-Anlagen anlegten: In Luzern ging es immer noch darum, die Beziehung der Stadtmitte zum See zu optimieren und dabei das Panorama künstlich noch weiter zu überhöhen. Jean Nouvels Festarchitektur trägt der touristischen Bilderwelt durchaus Rechnung. So hat das KKL weniger mit morphologischen Zusammenhängen als mit Blickbeziehungen zu tun.

Christoph Affentranger, Architekt, Zug
Jean-Pierre Deville, Stadtarchitekt Luzern
Christoph Luchsinger, Architekt, Luzern
Daniele Marques, Architekt, Luzern
Heinz Schöttli, Stadtarchitekt Zug

Bauplatz Seeufer Luzern:
Kriegs- und Friedensmuseum,
H. Siegwart, 1901 (rechts),
abgelöst von Kunst- und Kongress-
haus, A. Meili, und später von KKL,
Jean Nouvel
(Quelle: «Verrücktes Luzern», Ch. Luchsinger, M. Bossard, Luzern 1997)





Wohnquartier Tribschen, Luzern:
Bebauungsplan WIT Architekten
(Baumann/Höing & Voney/
GMT rchitekten/Pfister & Partner/
Gissinger)

Affentranger: Der Tourismus hat um 1880 auch in Zug Fuss gefasst mit dem Bau des zweiten Bahnhofs und mit der Achse zum See hinunter. Die Entwicklung fand dann aber ein abruptes Ende, weil ein Teil der Quai-anlage mitsamt einer Häuserzeile in den See abgerutscht ist. Darum hat es Zug im Unterschied zu Luzern nur ansatzweise zu einer Stadt des 19. Jahrhunderts gebracht.

Eine Parallele zu Luzern sehe ich auf einer anderen Ebene. Auf der Ebene des Importes. Was der Tourismus für Luzern vor hundert Jahren war, das sind die Zuger Steuergesetze von heute. Auch hier hat man also das Kapital von aussen geholt, und auch in Zug gibt es einen eingeschworenen Kreis von Landbesitzern, die ursprünglich diese Enge besetzt haben und zum Teil familiäre Beziehungen zu Bauunternehmern pflegen. Der Kanton zählt pro Jahr 1000 Neuzüger. Aus der Kleinstadt Zug wurde eine Boomtown. Ihre bedrängte Baugeschichte hat diesen Zeitsprung nicht bewältigt. Das, was in Zug aus dem 19. Jahrhundert stammte, wurde bis auf eine oder zwei Häuserzeilen abgerissen oder umgebaut. Jetzt fallen bereite Einfamilienhäuser und Wohnblöcke aus den Dreissiger- bis Sechzigerjahren dem Renditehammer zum Opfer.

Schöttli: Nach der letzten Bau- und Zonenrevision in Zug kann man sagen, dass man das, was sich in der Stadt Zug dreigeschossig darstellt, jetzt sechsgeschossig bauen könnte. Die dichte Stadt rund um den Bahn-

hof ist dadurch entstanden, dass jedes Haus eine eigene Bauordnung verkörpert. Diese Verdichtungsproblematik versetzt Zug in monegassische Verhältnisse. Bei den explodierenden Preisen ist es für einen normal verdienenden Menschen nicht möglich, innerhalb des festgefügten Liegenschaftenmarktes ein Stück Land zu kaufen und ein Haus zu bauen. Die Preise sind noch immer am Steigen. Dann kommt erschwerend hinzu, dass Zug aus zwei Schwerpunkten besteht: einem vorderen Teil mit dem nur begrenzt wahrgenommenen Altstadt-kern sowie einem neuen Teil mit dem Bahnhof und den Geschäftshäusern. In Zug zeigt sich also ein Nebeneinander von Strukturen und Leuten, die diese räumliche Bipolarität nicht wahrnehmen. Ich kenne viele Leute, die zwei, drei Jahre im neuen Teil arbeiten oder gearbeitet haben und noch nie in der Altstadt waren.

Auch in Luzern herrschen enge Platzverhältnisse. Umso mehr überraschte mich der hinter dem Bahnhof so vergessene Stadtteil Tribschen. Was ist hier städtebaulich los?

Deville: Es ist erstaunlich, dass dieses Gebiet nicht schon längst überbaut worden ist. Vor 100 Jahren gab es die ersten Wettbewerbe, die Meili/Wapf mit Winkler zusammen gewonnen haben, eine Planung in der besten 19.-Jahrhundert-Manier, die nie verwirklicht wurde. Aus verschiedenen Gründen: ein schwieriger Baugrund –

es war alles Moosgebiet –, Proteste von Hoteliers auf der anderen Seite, die das idyllische Ufer intakt behalten wollten, drittens kam der Erste Weltkrieg und damit ein wirtschaftlicher Einbruch, weil die Touristen ausblieben. In der Zwischenkriegszeit war das Gebiet ein eigenartiges Biotop, ein Werkhofareal mit Behelfsbauten für Gewerbe, mit Schrebergärten usw. Jetzt hat sich durch die Verlagerung des Werkhofes an den Stadtrand die Chance ergeben, dass daraus ein innerstädtisches Entwicklungsgebiet wird.

Marques: Ich weiss von Planungen von Walter Schaad, der sehr früh das Problem dieses Quartiers, in der Lage des Bahnhofs geortet und vorgeschlagen hat, es mit einem Durchgangsbahnhof zu lösen. Das wäre generell für Luzern ganz wichtig gewesen, erstens weil es an der Nord-Süd-Achse liegt und jetzt eigentlich wegen dieser Kopfbahnhofsituuation umfahren wird, zweitens weil dieses ganze Gebiet durch die Verschiebung schon viel früher zu einem urbanen Entwicklungselement hätte werden können.

Luchsinger: Mich überrascht, dass die Entwicklung dieses so zentrumsnahen Quartiers nur wegen der Geleise so zurückgeblieben sein soll. Ich glaube, dafür gibts auch andere Gründe. Es stimmt zwar, dass der Meili-Wapf-Plan wegen des fehlenden Bebauungsdruckes nicht mehr realisiert worden ist. Aber seit dem Zweiten Weltkrieg hat man es tatsächlich verpasst, hier eine vernünftige Anbindung über städtebauliche Massnahmen zu erreichen.

Mit Ausnahme der neuen vorderen Ecke mit dem KKL und dem Inselsiquai ist alles eine einzige Katastrophe.

Das beginnt beim neusten Bau, der Werft, wo einfach gebaut wird, ohne irgendwelche grösseren städtebaulichen Zusammenhänge zu berücksichtigen. Die seeseitige Zone wurde von Spekulanten für die ganz gewöhnlichen Aussichtswohnungen zum See hin genutzt und führte dazu, dass dieses Gebiet jetzt wirklich nicht sehr attraktiv ist. Da hat die Vorgängergeneration von Jean-Pierre Deville einfach keinen Städtebau betrieben.

Deville: Mit der baldigen Realisierung von 500 bis 600 Wohnungen ist Tribschen das dynamischste Stadtquartier

der letzten 10 bis 15 Jahre. Der Ideenwettbewerb, der 1990 eingeleitet wurde, hatte bereits zum Thema, hier eine optimale Dichte und eine sehr gute Anbindung an Innenstadt und Bahnhofsgelände zu erreichen. Dieser Ideenwettbewerb führte zu einer äusserst umstrittenen Baustruktur mit einer relativ hohen Dichte von 1,8 bis 2,0 Ausnutzungsziffer. Die Kritiker sprachen von ellenlangen Bauten, von Kasernen und Monotonie. Es gab entsprechend kritische Anfragen und Interpellationen im Parlament. Wir realisierten, dass die Bilder von den kasernenhaften langen Zeilen die weitere Diskussion blockierten und man mit diesem Konzept nicht in das Bebauungsplan-Verfahren einsteigen konnte.

Es galt die Planung zu deblockieren, indem das ursprüngliche städtebauliche Konzept im Rahmen eines Projektwettbewerbes konkretisiert wurde. Dabei sind wir neue Wege gegangen im Sinne der gemischtwirtschaftlichen Planung, bei der in der Stadtentwicklung nicht nur Planer und Politiker, sondern auch Investoren auftreten. Man hat Investoren gesucht, die mithelfen, ein Stück Luzern weiterzubauen und nicht nur Grundstücke zu verwerten. Die Investoren bezahlen den Projektwettbewerb. Dafür können sie mitbestimmen, sind in der Jury vertreten und können als erste in einem äusserst attraktiven Wohngebiet in Dienstleistungen investieren. Es wurden fünf Investoren gefunden, in einer Gruppierung, die politisch tragfähig war, bestehend aus privaten Generalunternehmern wie auch institutionellen Anlegern und dem Dachverband der Luzerner Baugenossenschaften.

Der städtebauliche Einfluss von Verkehrsbauwerken scheint mir in Luzern ausserordentlich stark zu sein. Im positiven wie im negativen Sinn: Ausser an diese eiserne Lunge, die Tribschen abtrennt, denke ich an die Autobahnbrücke, die am hinteren Ende der Altstadt den Stadtraum zerschneidet und an ihrem vorderen Ende die Kapellbrücke, ferner an die Hofbrücke, die dann zum Schweizerhofquai mutierte. Und das Krankenhaus, das der Zivilschutz vor zehn Jahren in den Stadttunnel

der A2 einbauen liess, spricht ja auch Bände.

Luchsinger: Das Beispiel Tribschen zeigt ja einfach, dass zwar immer die uns bekannten traditionellen Planungsinstrumente – Zonenordnung, Verkehrsregime usw. – angewandt, aber städtebauliche Massnahmen im eigentlichen Sinn nie realisiert und vermutlich auch nie richtig geplant wurden. Mich würde interessieren, wie eigentlich auf dem Hintergrund solcher Erfahrungen Planungsmechanismen ablaufen, wenn die Entwicklungsgebiete die Gemeindegrenzen übergreifen.

Deville: Das Territorium der Stadt Luzern ist eng begrenzt. Eine Eingemeindung des Umlandes fand nicht statt. Vor einigen Jahrzehnten, als die ärmeren Umlandgemeinden bei der damals noch reichen Stadt diesbezüglich angeklopft haben, hat diese natürlich dankend abgelehnt. Heute ist es umgekehrt. Wenn die Stadt anklopft, lehnen die umliegenden Gemeinden dankend ab.

Man will keine Eingemeindungen vornehmen, aber es ist ein Ziel, über die Gemeindegrenzen hinaus gemeinsam zu planen, wo wirkliche Brennpunkte bestehen. Einer dieser Brennpunkte ist das Gebiet vom Grosshof bis zum neuen Autobahnanschluss Schlund. Drei Gemeinden sind daran beteiligt, Kriens, Horw und Luzern – Luzern mit besonders grossen Grundstücken, vor allem auch solchen, die von der Bürgergemeinde eingebracht werden. Sie liegen an strategisch wichtigen Stellen. Da kommt die Initiative vom Kanton. Diverse Entwicklungsschwerpunkte sind im kantonalen und im regionalen Richtplan ausgeschieden. Es handelt sich um ein Riesenpotenzial von freien Flächen, um x-tausend mögliche Arbeitsplätze, bestens erschlossen sowohl über Autobahn wie auch ÖV.

Diese potenziellen Entwicklungsgebiete, die lange Zeit durch natürliche oder kommunale Grenzen blockiert gewesen sind, werden nur mit der «Geburthilfe» des Kantons im Rahmen einer gemeinsamen Planung aktiviert. Es werden interdisziplinäre Gruppen gebildet mit Raumplanern, Städteplanern, Architekten, Ökonomen, Politikern und Amtsstellen. Ich setze grosse Hoffnungen in diese über-

kommunale Entwicklungsplanung. Bezeichnenderweise musste die Initiative vom Kanton ausgehen, damit kommunale Planung in Zusammenarbeit möglich wird.

Schöttli: Das ist ja so eine schweizerische Eigenheit: die Kantone erheben den Anspruch, die obersten Schirmherren in solchen Fragen zu sein. In Zug haben wir uns jedoch nicht auf den Kanton abgestützt, sondern haben einfach untereinander zu arbeiten angefangen. Das hat uns der Kanton zum Teil übel genommen, weil die Raumplanung für ihn nach wie vor oder ausschliesslich eine kantonale Angelegenheit darstellt. Die Planung in der Lorze-Ebene ist entstanden, weil wir gemerkt haben, dass vor dreieinhalb Jahren auf stadtzugehörischem Boden, entlang der Gemeindegrenzen, ein gutes Dutzend nicht koordinierter grosser Planungen liegen. Die Stadt Zug hat damals erkannt, dass sie sich planerisch für insolvent erklären müsste, wenn sie nicht wenigstens den Versuch unternähme, in dieser Hinsicht mit den umliegenden Gemeinden zusammenzuarbeiten.

Affentranger: Bis vor kurzem konnte man bei der Einfahrt in den Bahnhof Zug links Bürokuhlen und rechts Kühe sehen. Der Grüngürtel im Westen der Stadt wurde aufgrund der Landbesitzverhältnisse noch verstärkt. Sie sind aus meiner Sicht mindestens so entscheidend wie der politische Wille. Es besteht die Gefahr, dass in fünfzig, hundert Jahren das Land mit schlechten städtebaulichen Strukturen verbaut ist.

Die Leute, die das Land verkauft haben, leben dann irgendwo unter Palmen mit ihren Millionen, während die Stadt ihre Attraktivität verloren hat. Denn ewig wird der Boom nicht anhalten – denkt man etwa an das Stichwort nationale Steuergesetzgebung. Was für ein Raum bliebe dann den Zugern noch? Sie sind ja nicht in der glücklichen Lage wie die Luzerner, deren Hangsituationen niemand kaputt machen kann. Man müsste sich schon gewaltige Missgriffe leisten, um dort das schöne Alpenpanorama zum Verschwinden zu bringen.

Das Schlagwort von der «urbanen Landschaft Schweiz» trifft auf die enräumige Zentralschweiz mit ihren rasch abrufbaren landschaft-

lichen Idyllen in einem besonderen Ausmass zu. Aufgrund der totalen Erreichbarkeit befindet man sich dort nie endgültig und unwiderruflich in der Provinz.

Schöttli: Im Prinzip ist es so, dass jede Gemeinde ihre eigenen Interessen vertritt, das gilt nicht nur für die Beziehung zwischen Zug und Luzern, sondern auch für das Bewusstsein der landzugerischen Gemeinden untereinander und im Speziellen gegenüber der Kantonshauptstadt Zug. Unter den verschiedenen Gemeinden, die das Zuger Seebecken besetzen, gibt es einen regen Wettbewerb, was die Ansiedlung von Investoren und Firmen anbelangt. Das Resultat der Studie «Die Lorzenstadt» hat aber bewirkt, dass seit Anfang Jahr eine Übereinkunft zwischen den vier an die Lorze-Ebene angrenzenden Gemeinden besteht: Sie beabsichtigen die Planung dieser Agglomeration gemeinsam zu betreiben, in einem Gremium, in dem der Gemeindepräsident von Steinhau den Vorsitz führt.

In der Studie ging es darum, den Gemeinden die Potenziale der Lorze-Ebene bewusst zu machen. Es stellte sich die Frage, wie sich der Landschaftsraum am See und in der Ebene vor einer weiteren Zersiedelung schützen und kontrollieren lässt.

Das Konzept der Studie beruht auf einer sektionalen Aufteilung, deren Richtung vom Flusslauf der Lorze und von der Autobahn bestimmt wird. Darin werden verschiedene Bänder ausgeschieden: Das Industrieband am Rand von Zug, ein Sportband, das bis zum See durchgeht, das Wohnband im Raum Herti, dann das grosse Landwirtschaftsband sowie das Industrieband entlang der Autobahn. In der Querrichtung dazu soll ein «grüner» Balken einen Landschaftsraum zwischen Zug und Cham definieren.

Entsteht nun eine Art Masterplan, ein Richtplan für diese ganze Gegend?

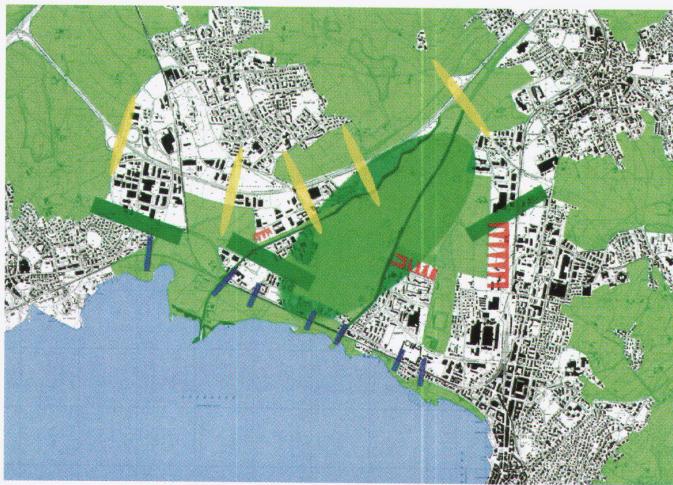
Schöttli: Es gab Mitwirkungsverfahren, bei denen sämtliche Grundstückseigentümer und politischen Parteien sowie Vertreter von Kanton und allen Gemeinden sich trafen. Bei diesem Mitwirkungsverfahren wurde jeweils

ein Thema vorgestellt und eine These erläutert. Aus den Voten der Teilnehmer an den Werkstattgesprächen kristallisierten sich dann die einzelnen Themen heraus.

Luchsinger: Mit der Übung Lorzenstadt konnte offenbar eine Art Pulsfänger an die Leute gelegt werden. Sie liefert Erkenntnisse, wie in den betroffenen Gemeinden der Verstädterungsprozess, der sich dort ganz offensichtlich abspielt, verarbeitet und auch reflektiert wird. Diese Frage nach dem Bewusstsein der so genannten Agglos stellt sich ja auch für den Grossraum Luzern. Die Situation, in der sich Zug befindet, ist insofern mit jener in Luzern vergleichbar, als dass die Finanz- und Tourismusindustrie letztlich völlig unproduktive, «parasitäre» Industrien sind. Und das schafft meiner Meinung nach im Fall von Luzern die typischen Probleme, wenn bei vielen Planungsprozessen die Entscheidungsträger die Tragweite dessen, was sie entscheiden, nicht ermessen. Aber, so wie deshalb vieles verhindert und verstellt wird, kommen vielleicht gerade dadurch auch derart extreme Gegenbeispiele wie ein KKL zustande.

Schöttli: Raumentwicklung oder Stadtentwicklung ist dasselbe wie jemandem ein qualitativ hoch stehendes Produkt verkaufen. Die Käufer sind grösstenteils Laien, die darauf angewiesen sind, dass sie von guten Plänen unterstützt werden. Sie müssen durch Bilder an das Problem herangeführt werden. Wenn man heute ein Bild, eine Idee von Stadtlandschaft verkauft, bringt man die Leute dazu, sich aktiv an einem Prozess zu beteiligen. Würden wir uns nur auf der Grundlage der Raumplanungsgesetzgebung mit ihren Daten und Zahlen bewegen, könnte niemand etwas damit anfangen oder sich etwas darunter vorstellen.

Auch beim Umbau der Industrieflächen in Zürich-Oerlikon hat man mit diesem Raumgedanken operiert. Die Vermittlung einer ganz starken räumlichen Idee ist zweifellos wichtig, zumal heute in der Stadtentwicklung ohne Konsens zwischen Planern, Investoren und der Öffentlichkeit wenig läuft. Festgelegte Bilder können aber auch zu einem Problem werden,



Planungsstudie «Die Lorzenstadt»:
Funktionsbänder und «grüne Mitte»
zwischen den Gemeinden Baar,
Cham, Steinhausen und Zug

wenn die Stadt als Form einerseits umstritten ist, ihre Entwicklungsdynamik andererseits grossen Schwankungen unterliegt. Im Unterschied zum Gestaltungsplan für Zürich-Oerlikon orientiert sich der Ansatz der Lorzenstadt weniger an urbanen Grossformen als an einer Raumbildung im Massstab der Landschaft und der Infrastruktur. Der Bau der Gotthardautobahn A2 und ihrer Zubringer-Strecken hat dem traditionellen Durchgangsraum Zug–Luzern–Schwyz verhältnismässig früh eine Landschaft aus Business-Parks und Gewerbegebieten beschert. Wie steht die Planung diesen Phänomenen gegenüber?

Schöttli: Um die öffentliche Eröffnung zeitgemäss zu verbessern, wird im Kanton Zug über eine Stadtbahn nachgedacht. Was mich im Moment jedoch beunruhigt, ist ein NEAT-Vorhaben, das im Bereich von Rotkreuz einen Zentralbahnhof plant – mitten in einem der heute noch intaktesten Naherholungsräume zwischen Zug und Luzern. Für Zug bewirkt ein Zentralbahnhof Innenschweiz wohl, dass die Gewichtungen im Kanton in eine andere Richtung verschoben werden. Und was heisst das für Luzern, das grosse Investitionen in seinen Bahnhof getätigt hat?

Nimmt man zwischen Luzern, Root, Rotkreuz, Cham usw. eine megalomane Siedlungsstruktur in Kauf, oder kommt es präzis zur Entstehung einer dritten Stadt?

Eine solche Diskussion wurde in den Neunzigerjahren im Kanton Tessin von Aurelio Galfetti geführt.

Schöttli: Das Thema hat – hätte – Auswirkungen auf die Art und Weise, wie sich das Raumordnungskonzept des Kantons entwickelt. Will man das, will man es nicht, worauf will man mit der Raumentwicklung im Kanton abzielen, und welche Qualitäten sollten darin enthalten sein?

Deville: Eine mögliche Reaktion auf Standorte wie Rotkreuz sind die Projekte für die Entwicklungsschwerpunkte, von denen vorher die Rede war.

Schöttli: Zur Beunruhigung trägt das heutige Bild der Agglomerationen bei, in denen zum Teil die Qualität des öffentlichen Raumes keinen Diskussionsgegenstand darstellt.

Affentranger: Nebst der NEAT gibt es noch einen weiteren wichtigen raumplanerischen Faktor – die A4, die Zug und den Rest der Zentralschweiz über das Knonauer Amt direkt mit Zürich verbinden wird.

Marques: Ein Autobahnanschluss genügt, um wieder 30 000 m² neue La-

denflächen entstehen zu lassen. Wenn ausserhalb ein Zentrum entsteht, das völlig anders geartet und irgendwann auch entwicklungsfähig ist, erweist sich das zugleich als eine Chance. Es ist eine Entlastung für gewachsene Städte wie Luzern und Zug, deren historische Substanz durch diesen wirtschaftlichen Druck zerstört würde.

Diese Verteilzentren stellen doch auch ein Bild unserer Zivilisation dar.

Affentranger: Solche Standorte können auch zu einer tödlichen Falle werden. Wenn es einem Ort wie Rotkreuz nicht gelingt, eine Identität zu schaffen, und die wirtschaftlichen Parameter sich, aus was für Gründen auch immer, verändern, sind dort Immobilien sehr schnell für 50% ihres einstigen Wertes zu haben. Das kann für eine Gemeinde in ein Debakel à la Leukerbad ausarten. Deshalb muss man danach fragen, welche Werte aus historischer Sicht heraus Bestand gehabt haben und daraus Kriterien für die planerischen Massnahmen von heute ableiten.

Aber die Unternehmer, die im 19. Jahrhundert an die bestehenden Städte einfach riesige Felder mit Industrieanlagen angehängt haben, taten dies ja auch ohne eine Vision in Hinblick auf die Stadtentwicklung.

Deville: Vielleicht werden die von der Autobahn erschlossenen Gebiete in ein paar Jahrzehnten die interessantesten Orte, um neue Nutzungen einzubringen, so wie heute die Industriebrachen. Vielleicht sind das wirklich die interessanten Stadtgebiete: Was früher die Wasserkraft war, ist heute die Autobahn.

Affentranger: Nur steht die Autobahn in keinem erlebbaren Bezug mehr zur Landschaft. Sie erfordert Konzentration auf den Verkehr, nicht auf die Alpen.

Gerade im Voralpenraum der Zentralschweiz hat die Autobahn einen eindeutig landschaftlichen Bezug. Zudem ist sie – wie die vielen nur mit dem Auto erreichbaren Orte – Teil eines Lebenszusammenhangs. Die Anwohner

des Zuger- und Vierwaldstättersees hängen doch in ihren Villen und Terrassenhäusern total vom Individualverkehr ab.

Luchsinger: Die Mobilität schafft ein doppeltes Bewusstsein, das meiner Meinung nach im Moment noch nicht wirklich durchschaubar ist, dessen Bedeutung aber zunimmt. Die Leute, die in Luzern bzw. in Zug wohnen, aber in Zürich arbeiten, sind anders urbanisiert als die angestammten Einwohner. Es ist noch nicht erkennbar, ob sich hier eine neue Bevölkerungsgruppe herausbildet, die ihre Meinung auch einbringen und ein bestimmtes Sozialverhalten an den Tag legen wird, das eben anders ist als jenes der «Einheimischen».

Affentranger: Im Bahnhof von Zug steigen so viele Pendler aus wie ein. Wirtschaftlich sehe ich Zug nicht als einen Ableger von Zürich, sondern als einen Mitkonkurrenten im internationalen Standortwettbewerb, der von der Infrastruktur Zürichs profitiert.

Deville: Vor nicht allzu langer Zeit wurde eine Umfrage über die «beliebteste Schweizerstadt» durchgeführt, da war Luzern wieder mal an oberster Stelle, was aber interessant war: den zweiten, dritten, vierten Rang belegten ebenfalls mittelgroße Städte, auch Zug gehörte zur Spitzengruppe. Das respektable Angebot kann man offenbar verkaufen: Kultur, Infrastruktur, ein Stück städtische Anonymität, allerdings nur ganz wenig – dieses Vertraute, Überschaubare, nicht mehr Dorf, eher schon ein bisschen Stadt. Umso mehr erstaunt es natürlich, dass Luzern denselben Abwanderungstrend wie andere Städte erlebt.

Luchsinger: Das führt letztlich zu dem zurück, was wir am Anfang gesagt haben. Das Nebeneinander von einheimischem Bürgertum, Tourismus/Finanz und Agglomeration äussert sich eben in einer Überlagerung von in sich funktionierenden Schichten.