



PUBLIKATION
Zuger Bautenführer

ZUSAMMENARBEIT
Pius Sidler (Mc Kinivan Moos)

TEXT
Sabine Windlin

DATUM
12.1.2013

LEBENSRAUM STRASSE

Wege und Strassen formen das Bild unserer Umgebung, stiften Identität und sollen vermehrt als Lebensraum verstanden werden. Nicht die Normierung einer Fläche, sondern deren Gestaltung steht im Fokus.

Befragt nach einer besonders schönen oder idyllischen Ecke in der Stadt Zug, lauten die Antworten immer gleich: Seepromenade, Guggiwiese oder Zugerberg. Logisch: Wo kein Schwerverkehr fährt, viel Grün spriesst, nur Fussgänger, Velofahrer, allenfalls Hunde verweilen, und «Lärm» – wenn überhaupt – durch Singvögel verursacht wird, da gefällt es. Doch kann man sich auch auf einer Strasse wohlfühlen?

Durchaus. Positioniert an der Ecke Garten-/ Rigistrasse ist die Stadtgängerin bestens aufgehoben. Und dies, obwohl hier auch Auto- und Velofahrer das Terrain beanspruchen. Die Kreuzung kommt ohne Trottoir, Ampel, Signalisation und Strassenmarkierung aus. Etwas weiter südlich, an der Schmidgasse, findet sich eine ähnliche Situation: Fahrbahn, Parkfelder, Veloabstellplätze und Sitzbänke stehen zur Nutzung bereit. Verweilen ist hier bestens möglich, auch wenn gelegentlich ein paar Autos im Schrittempo Richtung Vorstadt unterwegs sind.

Was der Laie als gelungene Situation wahrnimmt, hat einen Fachausdruck: «Kultur der Koexistenz» oder «shared space», zu Deutsch: gemeinsam genutzter Raum. Bezeichnet wird damit eine Planungsphilosophie, die den vom Verkehr dominierten, öffentlichen

Strassenraum lebenswerter und sicherer macht. Charakteristisch ist dabei die Idee, auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen zu verzichten. Gleichzeitig sollen die Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigt und nicht einer bestimmten Zone oder Fläche zugewiesen sein. Dieses Planungsmodell wurde in den 1990er Jahren federführend vom Niederländer Hans Monderman entwickelt und findet heute weltweit Anwendung - auch in der Region Zug, wo die Idee von «shared space» am konsequentesten auf dem Bahnhofplatz Baar umgesetzt wurde.

Sämtliche befahr- und begehbaren Zonen sind hier im Sinne der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer auf einen langsamen Mischverkehr ausgerichtet. Fussgänger bewegen sich frei und vortrittsberechtigt, ohne Zebrastreifen und Trottoir. Zwischen dem Aufnahmegebäude der SBB und der Überbauung Gotthard bilden Beleuchtungselemente und ein im Boden eingelassenes Wasserspiel Akzente. Hochstammbäume, Sitzgelegenheiten und ein Trinkbrunnen schaffen in den Randbereichen angenehme Aufenthaltszonen. Ausser den Markierungen für Sehbehinderte, Bänken und Pollern fehlt das übliche Mobiliar aus dem Arsenal der Verkehrsbändigiger, stattdessen wird ganz auf die Kraft der Gestaltung gesetzt. Pflicht ist Tempo 20. Beat Nipkow, der als zuständiger Landschaftsarchitekt das hier herrschende Durch- und Miteinander realisiert hat, nennt es eine «Kultivierung der territorialen Besitzlosigkeit».

Eine Strasse – darauf bestehen moderne und urbane Verkehrsplaner und Ingenieure – ist heutzutage nicht bloss eine Fläche, die es zu normieren, sondern ein Raum, den es zu gestalten gilt. In diesem Raum kommt dem Autofahrer nicht per se die wichtigste Bedeutung zu. Ansatzweise wird man diesem Credo auch in der Begegnungszone der Vorfahrt beim Bahnhof Zug gerecht, wo Fussgängern, Auto- und Taxifahrern kein markierter Weg vorgegeben ist, was gegenseitige Rücksichtnahme und Temporeduktion erfordert. Allerdings sollte, wenn heute grossmundig der «Lebensraum Strasse» proklamiert wird, in Erinnerung gerufen werden, dass dieses Motto schon lange vor dem 20. Jahrhundert bereits einmal Realität war: Das Handwerk, der Markt, das Kinderspiel, kirchliche Prozessionen, öffentliche Debatten, ja das ganze soziale Leben fand früher auf der Strasse statt.

Nach einer Zeit des verkehrstechnischen Funktionalismus – begründet in der massiven Zunahme des motorisierten Individualverkehrs – wird die Strasse heute nicht mehr auf ihre Rolle als verbindendes und erschliessendes Element reduziert. Vielmehr erhebt sie selber einen ästhetischen Anspruch, der allerdings vom Passanten selber nicht immer entsprechend gewürdigt wird. Der eine Fussgänger sieht in der Unterführung Göbli-/Feldstrasse ein praktisches und sicheres Ingenieurbauwerk, um von A nach B zu kommen. Der andere empfindet die gigantische Betonschneise als schmerzhaftes Zäsur, die keinerlei Bezug nimmt auf die umliegenden historischen Bauten Indukta und Orris. Der eine nimmt die Lorzentobelbrücke als phänomenales, sich selbstbewusst in das Tobel stemmendes Bauwerk wahr, der andere empfindet die Verbindung als überdimensionierten, sich in den Wald nagenden Fremdkörper, der die vom Mobilitätswahn erfasste Gesellschaft nur zu gut symbolisiert. Der eine erlebt die Bahnhofstrasse als einladende und grosszügige Flaniermeile und anerkennt, dass der helle Strassenbelag als optische Bremse wirkt. Der andere kritisiert den zweifelhaften Stilmix von Neubauten und trauert den vielen Bäumen nach, die bis 2004 die Strasse säumten.

Die «Humanisierung des Strassenraums» mag gegenwärtig ein gern zitiertes Schlagwort sein, doch die Realität zeigt, dass sie nur in Ausnahmefällen tatsächlich umgesetzt wird – sei es aus verkehrspolitischen oder planungstechnischen Gründen. Die Ägeristrasse etwa charakterisiert sich durch einen besonders breiten Fahrstreifen, eine streckenweise lieblose

Gestaltung, wenig Aufenthaltsbereiche und ein Trottoir, das entweder ganz fehlt, oder das sich Fussgänger und Radfahrer teilen müssen. Die Poststrasse wiederum fristet primär ein Dasein als geduldige Anlieferungsachse für die Geschäfte der Bahnhofstrasse und offenbart zwei völlig unterschiedliche Gesichter, die nicht zusammenpassen wollen: eine unschöne Backstage-Zone von Lebensmittelläden und Modeboutiquen einerseits, eine Ansammlung repräsentativer Gebäude mit ausnehmend attraktiven Fassaden andererseits.

Der Bau des geplanten Stadttunnels verspricht Besserung. Er soll das gesamte Ortszentrum zwischen Bahnhof und Casino vom Durchgangsverkehr entlasten und – so die Vision – «neue Möglichkeiten zur Aufwertung der öffentlichen Räume schaffen und mehr Gemütlichkeit und Charme auf die oberirdischen Strassen zaubern». Das bipolare Stadtzentrum mit der schon fast unheimlich ruhigen Altstadt im Süden und dem lebendigen Geschäftszentrum im Norden soll darum künftig unter dem Titel «Zentrum plus» als eine zusammenhängende Planungseinheit betrachtet werden. Angestrebt wird eine Reduktion des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt von heute bis zu 20'000 Durchfahrten pro Tag auf maximal 5'000 Fahrten pro Tag und eine Verlagerung der oberirdischen Parkplätze in den Boden. A propos Untergrund: so sinnvoll es scheinen mag, die Zufahrtsstrassen von Wohnüberbauungen direkt in die Tiefgarage zu leiten, so eigenartig wirkt sich dies mitunter auf das soziale Leben aus. Zahlreich sind die Siedlungen, in denen sich die Nachbarschaft fast ausschliesslich in der Tiefgarage begegnet, von wo sie den Lift nehmen und direkt in die eigenen vier Wände entschwinden.

Was wir wahrnehmen oder «erfahren», wenn wir uns entlang einer Strasse bewegen, ist ein Gefühl, das sich über formaltechnische Ansätze und baurechtliche Vorgaben hinwegsetzt. Im Falle der St. Oswaldgasse in Zug bedarf es keiner Expertenrunde um zu erkennen, dass dieser Strassenabschnitt rundum gelungen ist. Nicht nur der hübschen Pflastersteine und der historischen Häuserzeilen wegen, sondern weil hier viel Leben ist und der Mix stimmt: Leseratten aus der Stadtbibliothek kreuzen Kinder, die aus dem Burgbachschulhaus strömen, modebewusste Kundinnen stossen auf Gottesdienstbesucherinnen, Angestellte der Stadtverwaltung begegnen der Kundschaft der kleinen Migrosfiliale, die ihrem Ruf als inoffiziellen Quartiertreff gerecht wird. Rundherum fliesst stetig aber tempoarm der motorisierte (Individual)-Verkehr. Er stört nicht, er ist Teil eines kontinuierlichen Bewegungsstroms. Fern vom Stadtzentrum, zwischen Dänikon und Sennweid, ist es ein kleines, die Lorze überquerendes Betonbrücklein, das sich eine Extravaganz erlaubt. Hier wurde das Gelände zum Ufer hin einfach «abgelegt», wodurch sie breiter wirkt als sie tatsächlich ist: Eine einfache Geste in der Landschaft.

Als integrierte Bestandteile von Ortsbildern tragen Verkehrswege auf dieselbe Weise zur Vertrautheit des eigenen Lebensraums bei wie Häuser. Sie vermitteln Beständigkeit in der räumlichen Orientierung, sind Teil einer Alltäglichkeit, egal, ob wir Tag für Tag mit dem Zug nach Zürich pendeln, zu Fuss Richtung Büro unterwegs sind, im Stau stehen oder mit dem Velo in die Schule radeln. Es gibt keine Ortschaft ohne Wege, sei es als temporäre Spur, natürlicher Trampelpfad oder ausgebaute Autobahn. Bewachsene Böschungen, belebte Hecken und angelegte Gärten machen die Strasse reizvoll; schlechte Beleuchtung, Lärm, Abgase, Schlaglöcher und durch Tempo verursachte Risiken machen sie unpopulär. Selbst gestalterisch wenig attraktive Gehwege vermögen Publikum anzuziehen, wie an den Flanierzonen des Einkaufskomplexes Metalli und der Neustadtpassage unschwer abzulesen ist. Hier defiliert und konsumiert ein illustres und durchmisches Publikum von morgens bis abends so intensiv, dass die Ladenbesitzer in den Gassen der Altstadt vor Neid erblassen.

Dass auch eine Strasse ein Kleid trägt, ein Kleid, das im Idealfall massgeschneidert ist und mit den vorherrschenden topografischen und landschaftlichen Verhältnissen korrespondiert,

zeigt sich am Beispiel der im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz erfassten Artherstrasse. Der 2006 sanierte Abschnitt Eielen-Lotenbach – situiert zwischen bergseitiger SBB-Linie und Seeufer - behielt trotz neuer Linienführung und erweiterter Strassenbreite seinen kulturhistorischen Charakter und ist das Resultat einer langjährigen, intensiven, aber auch von Konflikten begleiteten Zusammenarbeit zwischen Strassenbau, Landschaftsarchitektur und Wildtierbiologie. Die Typologie einer «Strasse im Wald» und die eindrucksvolle Blocksteinmauer wurden beibehalten und die Ausbaugeschwindigkeit auf 60 Kilometer pro Stunde festgelegt. Auch die Panoramastrasse zwischen Ägeri und Morgarten wird unter Fachleuten zu Recht als Beispiel für eine gelungene Einpassung einer Strasse in die Landschaft genannt: Seeseits laden die mit roten Sitzbänken und Bergahornen bestückten Aussichtskanzeln in den Einbuchtungen zum Verweilen ein. Bergseits sorgt ein kontrastreicher Reigen aus Bauernhäusern, Chalets, Mehrfamilien- und Terrassenhäusern für eine attraktive Bekleidung. Ins Kapitel «kostspielig und überflüssig» dagegen fällt die Ausschmückung der Zuger Bahnhofstrasse mit einer teuren Chromstahlschiene, die entlang der Abflussrinne verläuft und ausschliesslich dazu dient, dass das Strassenlicht sich in ihr spiegelt. Hier verkommt die Strasse zum Designartikel.

Die gesamte verkehrstechnische Infrastruktur drückt dem Siedlungsgebiet ihren Stempel auf. In der Region Zug sind es die architektonischen Akzente einer Stadtbahn, die sich unverkennbar ins Bild eines dynamischen Lebens- und Wirtschaftsraums einfügen. Die Haltestellen mögen in erster Linie der Nutzung der Bahn dienen, mindestens so sehr markieren sie aber auch neue Positionen in der Landschaft. Ein reduziertes, aber durchdachtes Vokabular von Gestaltungselementen sorgt für einen einheitlichen Auftritt und hohen Wiedererkennungswert. Erschliessungselemente, Leitmauer, Glaswand, Dach und eine markante rote Wand wirken weit über die herkömmliche, signalistische Kennzeichnung von Haltestellen hinaus. Eine ähnlich starke Prägnanz kommt nur den Autobahnkreuzen zu, die als wahre Wunderwerke der Strassenbaukunst unter Verkehrsplanern einen Sonderstatus einnehmen. Zugegeben, was an einem Gebilde wie der aus Verkehrsmeldungen berühmten Blegikurve oder dem Autobahnkreuz Rotkreuz «schön» sein soll, erschliesst sich der Autofahrerin nicht auf Anhieb, aber ihre wahre Eleganz erkennt man aus der Vogelperspektive: Es zeigt sich ein Bild kunstvoll ineinander verdröselter Rampen, Verteiler und Unterführungen, die dafür sorgen, dass der Verkehr aus mehreren Richtungen (wenn auch nicht konstant fliessend) so doch sicher funktioniert.

Strassen kommt eine grosse, räumliche Definitionskraft zu, und zwar unabhängig davon, ob sie klein oder gross sind. Die Göblistrasse kurvt schwungvoll zwischen Maisfeldern und Hochstammäulen. Der schmale Seeuferweg in der Altstadt schlängelt sich auf kleinen, mittelalterlichen Pfaden zwischen Bootsanlegestellen und Schaubrutanlage hindurch. Die Quaianlage in der Vorstadt vereint Spielterrain, Schifffanlegestelle, Regierungssitz und Katastrophenbucht zu einem stimmigen Ganzen. Die Baarerstrasse profiliert sich als heterogene Stadtachse und erträgt würdig auch ein paar Bausünden: Interessanterweise ist es gerade die Breite der Baarer- bzw. Zugerstrasse selbst, die für den einzigartigen Trumpf dieser schnurgeraden Achse sorgt: Es ist der unverstellte, phänomenale Blick auf die Rigi, wenn man Richtung Kantonshauptstadt unterwegs ist. Nichts soll diesen einschränken, auch nicht die beiden über 50 Meter hohen Hochhäuser, die zwischen den Bushaltestellen Kistenfabrik und Guthirt am Entstehen sind.

Mindestens so faszinierend ist die Ausgestaltung der zweiten Stadtachse bei der General-Guisan/Gubelstrasse mit der unverkennbaren Platanenallee. Da zwischen Damm- und Allmendstrasse keine kleingewerblichen Parzellenstrukturen zu überwinden waren, konnte hier von Anfang an in einer grösseren Maschenweite geplant werden. Noch bis in die 1990er Jahre hinein strahlte dieser Strassenzug eine eher provinzielle Atmosphäre aus. Doch

innerhalb nur zweier Jahrzehnte hat sie den rasanten Wandel Zugs im Verhältnis 1:1 vollzogen. Das neue Eisstadion manifestiert den neuen Zeitgeist genauso wie das Hochhaus «Uptown». An der Ecke Aabach-/Gubel-/Guisanstrasse zirkulieren Lehrlinge des Kaufmännischen Bildungszentrums, Beamte der kantonalen Verwaltung und Angestellte internationaler Firmen auf so selbstverständliche Art und Weise, dass zumindest tagsüber ein Touch von Urbanität aufkommt. Wo, wenn nicht an dieser geschäftigen Ecke, stellt sich in Zug ein Gefühl von «Lust auf Stadt» ein? Dabei ist es gut möglich, dass das 60 Meter hohe Uptown-Haus im Vergleich zu seinem sich im Bau befindlichen dereinst 80-Meter-hohen Bruder «Parktower» dereinst an Dominanz verliert. Denn die Sache mit dem Hochhaus ist nicht nur eine Frage des Siedlungskontextes, sondern auch der Zeit, die dafür sorgt, dass sich unser Auge an Dimensionen gewöhnt. So kommt es, dass das ZVB Haus (8 Stockwerke) oder das ehemalige Personalhaus des Kantonsspitals (11 Stockwerke) heute kaum mehr als übermässig hoch empfunden werden.

Unbestritten ist: Der Gestaltungswille im öffentlichen Raum hat auch seine unrühmlichen Seiten offenbart. Zu nennen wäre etwa die forcierte, «künstlerische Gestaltung» von Verkehrsrondellen in den 1980-er und 1990-er-Jahren, auf die mancher kommunale Baufachmann rückblickend nur ungern angesprochen wird. «Kunst im Kreisverkehr» hat sich zu dieser Zeit als eigenständiges Genre von Gestaltung im öffentlichen Raum etabliert, was manchem Dorfbild nicht zum Vorteil gereichte. So empfängt uns beim Kreisel in Steinhausen eine überdimensionierte Plastikschraube, in Cham eine verrostete Spirale. Eingangs Unterägeri, wo die unbefahrene Innenfläche des Kreisels mit eckigen Steinblöcken, Kunststoffstehlen und alten Autopneus verstellt wurde, hat man die Grenze des guten Geschmacks eindeutig überschritten. Doch solche Exzesse, beruhigen Verkehrsplaner, finden gegenwärtig nicht mehr statt. Der Kreisel wird nun als schlichte Verkehrsanlage in die Umgebungsgestaltung eingebunden. Ebenfalls in die Kategorie «zweifelhafte Versuche zur Aufwertung des Strassenraums» gehören bekanntlich die Anstrengungen der Wirte, ihre gastronomisch genutzten Aussenbereiche, mit einer Vielzahl überdimensionierter Pflanztröge zu versperren. Mittlerweile hat sich aber herumgesprochen, dass das Wohlbefinden der Gäste nicht von der Anzahl Blumentöpfen, zwischen denen sie eingeklemmt sind, abhängt. Im Strassenkaffee darf und will die Strasse präsent sein, mit allem, was sie belebt.

Immer wieder stösst die Stadtgängerin auf den Zuger Strassen auf infrastrukturelle Rätsel: So hat etwa ein Augenschein beim Rigiplatz ergeben, dass das zwischen Spielplatz und Stadtquai situierte Trottoir von Fussgängern nicht benutzt wird und – wohl aufgrund der Marschalternativen linker- und rechterhand – vollends zu verwaisen droht. Ein weiteres Kuriosum offenbart sich der Besucherin auf der Blasenbergstrasse, Höhe Parkplatz St. Verena. Hier wurde ein 300 Meter langes Wegstück von einem fleissigen Beamten dicken, weissen Signalisationsleitpfosten bestückt, was eine gänzlich neue Sichtweise von «Identität durch Infrastruktur» erlaubt: Im Frühling mögen die blühenden Kirschbäume rund um die beliebte Hochzeitskappelle am Fusse des Zugerbergs identitätsstiftend sein. Aber ganzjährig landschaftsprägend leuchten - jungfräulich weiss - die zahlreichen Verkehrspfosten nicht selten mit dem Kleid der Braut gar um die Wette.