

Blick auf das zentrale Planungsgebiet von Zug: In der Mitte das Stammareal von Landis & Gyr mit dem Firmensitz und den vier von Hans Kollhoff um eine baumbestandene Anlage gruppierten Volumina. Darunter der Bürokomplex Grafenau mit der im Bau befindlichen Erweiterung. Entlang der Geleise das Projekt Bahnhof West und im Geleisepfad das Projekt Bahnhofgebäude, beide von Hornberger Architekten, Zürich.

The Booming City

Eine städtebauliche Bestandaufnahme des Modellfalls Zug

Von Christoph Affentranger

In den vergangenen 30 Jahren entwickelte sich Zug zu einem internationalen Dienstleistungszentrum. Nun soll das neu eingeführte Instrumentarium des Quartiergestaltungsplans dem städtebaulichen Chaos entgegenwirken. In diesem Zusammenhang interessiert Hans Kollhoffs urbanistisch und architektonisch attraktives Neubauprojekt für Landis & Gyr.

Steuerparadies, Briefkastenfirmen, Handelsplatz – mit all dem wird die Stadt Zug häufig in Verbindung gebracht, nicht selten auch begleitet von einem negativen Unterton irgendwo zwischen blankem Neid und berechtigter Kritik. Die Zugerinnen und Zuger nehmen's gelassen. Seit den frühen siebziger Jahren boomt ihre Stadt wie keine andere in der Schweiz. Damit verbunden ist ein starker Wandel der ehemals landwirtschaftlich geprägten, malerisch am See gelegenen Marktstadt hin zu einem modernen Handels- und Dienstleistungszentrum, ein Wandel, der auch im Stadtbild Spuren hinterlassen hat.

Geschichte und wirtschaftliche Dynamik

Erstmals erwähnt anno 1092, gilt die Altstadt von Zug unter Experten als eine der besterhaltenen der Schweiz. Der Ort selbst dürfte aber schon viel früher als Güterumschlagsplatz genutzt worden sein, finden sich doch in der näheren Umgebung Spuren von alemannischen, römischen und jungsteinzeitlichen Siedlungen. 1864 erhielt Zug den ersten Bahnhof an der Linie Zürich-Affoltern-Zug-Luzern, 1897 den zweiten zeitgleich mit der Eröffnung der Linie Zürich-Thalwil-Zug-Arth. Der Raum zwischen der Altstadt und dem etwa 500 Meter nördlich gelegenen Bahnhof wurde nach der Schleifung von Teilen der äusseren Stadtmauer in den dreissiger Jahren des vorigen Jahrhunderts für die erste bedeutende Etappe der *Stadterweiterung* genutzt. Diese Ausdehnung Richtung Norden, die in den 1960er Jahren weitgehend abgeschlossen war, wurde direkt oder indirekt von einer Vielzahl von kleinen sowie drei grossen Industriefirmen getragen, die nebst ihren Produktionsanlagen im Stadtgebiet Nord auch Arbeitersiedlungen bauten: der Metallwarenfabrik Zug AG, deren Tochterfirma Verzinkerei Zug AG sowie der Landis & Gyr AG.

Diese drei Firmen zusammen mit den SBB und der *Korporation Zug* prägen als die fünf «Grossgrundstückbesitzer» heute das Bild des neuen Zug massgeblich. Zeichnet sich der Bereich Altstadt durch kleingliedrige Eigentumsverhältnisse aus, so besitzen die fünf Grossen jeweils zusammenhängende Areale von mehreren 10 000 bis über 200 000 Quadratmeter Stadtboden an zentraler Lage. Die in den siebziger Jahren einsetzende Umstrukturierung grosser Industriebetriebe weg von der Produktion und hin zu einem vermehrten Angebot aus dem Dienstleistungssektor ist auch an den grossen Zuger Firmen nicht spurlos vorübergegangen. 1978 trat die Metallwarenfabrik Zug ihre Produktionsbereiche an die Verzinkerei Zug ab. Auf dem frei gewordenen Areal der Metallwarenfabrik steht die seit 1984 in mehreren Etappen errichtete Überbauung «Metalli» kurz vor der Fertigstellung. Die Landis & Gyr AG ihrerseits hat mit der Eröffnung der ersten Etappe der Überbauung Grafenau, eines etwa 200 Meter langen, weissen Gebäudezuges parallel zum alten Firmensitz (Architekten Bosshard und Sutter), den Startschuss zu einer *Verdichtung* des Stadtgebietes westlich des Bahnhofs gegeben.

Noch weiter westwärts, nach einem dazwischengeschobenen Keil öffentlicher Gebäude (Kantonspolizei, Kantonale Verwaltung, Zuger Verkehrsbetriebe und Sportanlagen), hatte die *Korporation Zug* bereits in den frühen sechziger Jahren mit dem Bau von «Herti I», der ersten Etappe einer Wohnüberbauung auf ihrem Boden, begonnen; im Augenblick ist die Planung von «Herti VI» aktuell. Erst in jüngster Zeit wurden die SBB aktiv, deren Areal im Verlaufe der Zeit zu einer städtebaulichen Schnittstelle erster Güte avancierte, aber auch zu einem schwierigen Politikum: Am kommenden 12. März gelangen, unter anderem auf Druck der Nachbarschaft, zwei das neue Bahnhofareal betreffende Bebauungspläne zur Abstimmung, und im Herbst folgen, falls die erste Hürde genommen wird, die Kreditvorlagen.

Als Gegengewicht zu dieser von Wirtschaftsfaktoren bestimmten Ausdehnung Richtung Norden und Westen hat sich der Hang am Zugerberg zur bevorzugten Wohnlage entwickelt.

Beziehung Stadt - Landschaft

Die geschichtlich vorbelastete Beziehung zwischen Stadt und Land lässt sich unter anderem auch in der Situierung und Ausbildung der Stadt in der Landschaft ablesen. Je nach Standpunkt wird man unterschiedlicher Aspekte gewahr: Wer sich Zug von Süden her auf der alten Gotthardroute nähert, der wird seinen Eindruck mit Victor Hugo teilen, der Zug als «eine reizvolle mittelalterliche Gemeinde» beschrieb, «noch immer umgeben von Türmen, mit spitzbogigen Toren, zinnenbewehrt, robust».

Ganz anders der Eindruck eines Bahnfahrers: Ihn heissen grosse, kantige Glaspaläste willkommen. Wer von Westen, von Cham, oder von Norden, von Baar, her mit dem Auto nach Zug kommt, ist froh um die Ortstafeln, die den undifferenziert gestalteten, durch Gebäude mittelständischer Unternehmen geprägten Strassenraum der einen Gemeinde von jenem der anderen trennen. Und wer schliesslich entlang dem Zugerberg von Aegeri her nach Zug reist, dem fallen dank dem schönen Blick über die Lorzenebene – gerahmt von Alpen und See im Süden, dem Lindenberg im Westen und der Albiskette im Norden – nicht nur die gewaltigen Massen rund um den Bahnhof auf, sondern auch die zerfliessende Siedlungsstruktur der von Cham, Steinhausen, Baar und Zug gebildeten Agglomeration – Zeichen fehlender regionaler Zusammenarbeit.

Dritte Dimension

Mit der Annahme der neuen Bauordnung durch das Stadtzuger Stimmvolk am 4. Dezember 1994 wurde der Weg frei für ein neues Instrument in der Stadtplanung, den *Quartiergestaltungsplan*, welcher den bisher häufig verwendeten Bebauungsplan um eine übergeordnete Sichtweise ergänzen soll. Der Quartiergestaltungsplan erlaubt es, die Form eines Quartiers nicht nur über die flächenbetrachtende Methode der Zonenplanung, sondern auch über die An-, Aus- und Durchblicke sowie Freiräume (Strassen, Gassen, Plätze) berücksichtigende Methode der dreidimensionalen Planung zu bestimmen. Diese Vorgehensweise ermöglicht es, die für eine Stadt und somit die Öffentlichkeit wichtigen Räume zwischen den Gebäuden besser zu definieren und wo nötig vertikale Akzente zu setzen, so wie das von Architektenseite her in Zug seit mehr als 30 Jahren immer wieder gefordert wurde. Eine auf



Postmoderne Monumentalität prägt den von den Architekten Hafner & Wiederkehr realisierten ersten Teil der Überbauung des «Metalli»-Areal. (Bilder Affentranger)

Junge Schweizer Architektinnen und Architekten

Offene Strukturen

Zur Arbeit von Angéil/Graham Architecture

Der Name Angéil/Graham Architecture steht für Teamarbeit. Die Dynamik des Arbeitsprozesses ist für die Gruppe eindeutig formuliertes Programm. Folgerichtig versucht das Team, mit seinen Projekten «Prozesse zu entwerfen und nicht Lösungen zu fixieren». Das Arbeiten mit unfertigen Zuständen ist für sie stärkere Herausforderung als das Entwerfen und Gestalten von festgelegten Abläufen oder Objekten.

Das Architekturbüro besteht aus der Architektin Sarah Graham (Kalifornien), der Innenarchitektin Silvia Rüfenacht (Genf) und den vier Architekten Marc Angéil, Manuel Scholl, Reto Pfenniger, Matthias Kobelt (alle Zürich). Sie sind zwischen Anfang dreissig und Anfang vierzig Jahre alt, und die Hälfte der Gruppe hat die Ausbildung an der ETH Zürich absolviert. Gegründet wurde das Büro Angéil/Graham Architecture zunächst 1982 in den Vereinigten Staaten. Nach ersten Bauten in Boston, einem Ferienhaus in Aspen Colorado (1987–89), Platzüberdachungen eines School District in Los Angeles (1988–91) und einem Ladengebäude für Fixel Corporation ebenfalls in Los Angeles (1989–92) wurde 1989 auf Grund mehrerer Planungs- und Architekturaufträge ein Büro in Zürich eröffnet.

Neben einigen Projekten in der Schweiz und dem 3. Preis im vielbeachteten Wettbewerb für die Berufsschule auf dem Schützenareal in Zürich ist der erstprämierte Wettbewerbsbeitrag für das «Stadtzentrum Esslingen» ihr bisher grösstes Projekt in der Schweiz. Der erste Bauabschnitt, der Bahnhof für die Endstation der Forchbahn, wird am 22. März in Betrieb genommen. Esslingen liegt am Rande des Pfannenstiels, zwischen Zürichsee und Greifensee; und gestellt war die Aufgabe, am hangseitigen Rand der kleinen Stadt zwischen Landschaft und bebautem Ort ein Gebiet für Wohnhäuser, den Bahnhof, eine Post, ein Restaurant und eine Laden- und Geschäftszone zu strukturieren und zu planen. Das Projekt der Architektengemeinschaft versucht nicht, die einzelnen Bereiche kontextuell einzufügen; vielmehr ist jede funktionelle Einheit typologisch anders formuliert. Dennoch setzt sich der Entwurf dezidiert mit vorhandener Situation und Topographie auseinander. Die Formation des kleinen Wasserlaufes bildet die Kontur für die fünfzig Hauseinheiten, die mit ihrer einheitlichen Reihung und den schrägen Solardächern eine eigenständige Textur bilden. Das Projekt versucht sinnfällig, eine Verbindung herzustellen zwischen der umgebenden Natur und den eher städtischen Forderungen der Verdichtung. Mit ganz bewusst eingesetzten unterschiedlichen Bildern oder architektonischen Codes – die Architekten selbst sprechen von *offenen Geometrien* –, die den jeweiligen Funktionsbereichen entsprechen, ergibt sich das Bild einer differenzierten Collage, deren Teilbereich sich wie selbständige molekulare Strukturen zu einer Gesamtheit der kleinstädtischen Mitte verbinden. Zusammen mit der Ingenieurfirma *Basler & Hof-*

mann wurde das Projekt als Fallstudie entwickelt, um bauliche Verdichtung mit effizienter Ausnutzung des Grundes, sparsamen Umgang mit Energie und Verwendung kreisläufiger Materialien im Sinne eines «zukunftsgerichteten Bauens» zu erproben.

Das sind die «offenen Strukturen», die die Architekten zur Grundlage ihrer Arbeit erklären. Gemeint ist damit die Suche nach Strategien, die einen Dialog zwischen den konstituierenden Elementen der jeweiligen Entwurfsaufgabe und der architektonischen Substanz herstellen. Das Experimentieren mit Materialien, das Untersuchen gegensätzlicher Strukturen, die sich aus dem jeweiligen Kontext ergeben, und die Verbindung von verschiedenen Berufsdisziplinen bedeuten das Arbeitsfeld der Gruppe. Dabei fliessen Erfahrungen aus der Lehre – Marc Angéil ist seit 1994 Gastprofessor an der ETH Zürich – als «experimentelles Feld» in den Bereich des Entwurfs und der Realisierung mit ein. Auch hier werden keine ausschliesslichen Wahrheitsgehalte vermittelt, vielmehr gilt es, den strukturellen Gehalt einer Entwurfsaufgabe herauszuarbeiten und keine de-



Angéil/Graham Architecture: «Stadtzentrum» Esslingen. Erstprämiertes Wettbewerbsprojekt, 1989. (Bild P. Grünert)

terminierenden Formen. Das heisst, in einem Entwurf unterschiedliche Bilder und Zeichen zu verwenden, verschiedene Ordnungen wirksam werden zu lassen. So wie der Bahnhof von Esslingen mit seinen leichten, gleichsam fliegenden Dächern städtische Assoziationen weckt – die Forchbahn bringt schliesslich den Städter aufs Land –, so soll die Mauerformierung der Bürobauten die dahinterliegende Bebauung vor dem Verkehrslärm schützen, und dies mit ganz anderen syntaktischen Zeichen. Die Bürobauten wiederum unterscheiden sich von den dahinter liegenden, eng zusammengedrängten Wohnhäusern, die ihren Siedlungscharakter nicht verleugnen und mit den Solardächern eine neue Typologie andeuten. Es ist diese Ordnung, «die das Ausschliessliche relativiert, das Mannigfaltige und Mehrdeutige pflegt», wie aus dem Büro Angéil/Graham Architecture verlautet: «Es ist eine Ordnung, die sich gegen jeden Versuch des Totalisierens stellt...»

J. Christoph Bürkle

Das Büro Angéil/Graham Architecture stellt seine Arbeit am 15. März um 18.00 Uhr im Architektur-Forum Zürich am Neumarkt 15 vor.

die ganze Stadt oder gar auf die nähere Region sich beziehende koordinierende Planung ist damit allerdings immer noch nicht möglich.

Einen ersten Schritt in Richtung einer dem Übergeordneten vermehrt verpflichteten Betrachtungsweise hat die Landis & Gyr Immobilien AG bereits unternommen. Alle Daten des Stammareals sowie – und das ist bemerkenswert – der angrenzenden Grundstücke wurden in einem ersten Schritt, so der Geschäftsführer *Han P. M. Bullens*, auf 32 Layern verteilt in ein CAAD-System eingegeben. Darauf aufbauend entstand

ein virtuelles 3-D-Modell sämtlicher Gebäude des Areals und der Nachbarschaft, so dass sich die sich abzeichnenden Um- und Neubauten nicht nur im Grund- und Aufriss, sondern auch in ihrer Beziehung zur Umgebung sehr schnell und realistisch bewerten lassen. Bullens betont, dass nur *Schnelligkeit* im vermehrt nachfrageorientierten Immobilienmarkt grosse Aufträge sichert, und verweist auf die dank hervorragender Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand nur sechsmonatige Verfahrensdauer für die zweite, wieder Bosshard und Sutter anvertraute Etappe der Überbauung Grafenau.

Städtebaulich und architektonisch weit interessanter ist allerdings das 1990 für das Areal zwischen der Grafenau und dem Firmensitz von Landis & Gyr im Rahmen eines Wettbewerbs ausgearbeitete Projekt des Berliner Stararchitekten und ETH-Professors *Hans Kollhoff*. Mit urbanistischer Präzision fügt Kollhoff vier nahezu gleich grosse Bauvolumen zu einer neuen städtebaulichen Figur und verleiht so dem Quartier eine geradezu klassisch anmutende Festigkeit. Indem er eines der Volumina vertikal als Turm placiert, schafft er Freiraum für die Anlage eines Platzes, dessen städtische Ausstrahlung weitergetragen wird von einer Baumreihe, die die General-Guisan-Strasse zum Boulevard aufwertet.

Schnittstellen zwischen Alt und Neu

Wer einen schönen Frühlingsabend in einem der zahlreichen Gasthäuser in der Altstadt verbringt und dem Schauspiel der rot über dem See untergehenden Sonne beiwohnt, vergisst schnell die vollklimatisierten Büro- und Einkaufspaläste nur ein paar Schritte weiter nördlich, die nach

Ladenschluss die öde Atmosphäre eines geschlossenen Lunaparks verströmen. Dieser Ambivalenz zwischen Altstadt und Neustadt im Geiste wie in der Form können sich weder die Bewohner noch die Besucher der Stadt entziehen. Treffend in Worte gefasst hat dies der Denkmalpfleger des Kantons Zug, Heinz Horat, der das Verhältnis der knapp 40 000 Quadratmeter grossen Überbauung «Metalli» zur Altstadt als «Dallas contra Disneyland» bezeichnete.

Vielleicht wird dereinst Alt und Neu genauso zu einer Einheit zusammenwachsen wie die aus verschiedenen Jahrhunderten stammenden Gebäude der Altstadt. Vorläufig allerdings beunruhigen die Bruchstellen mehr, als dass sie Harmonie ausstrahlen. Hanns A. Brüschi hat bereits in den sechziger Jahren mit mehreren Studien versucht, dem Wandel der Altstadt zu einer leblosen Kulisse für Touristen entgegenzuwirken. Doch seine Vorschläge für grössere zusammenhängende Ladenflächen, die den Markt zurück in die Altstadt hätten bringen sollen, sind an den kleinteiligen Besitzstrukturen gescheitert. Als Folge folgten die neuen Einkaufsmöglichkeiten im Bereich «Metalli» die Altstadt von Kaufwilligen leer. Seit die N4a Zug grossräumig vom Gottardverkehr entlastet hat, entwickelte sich die Altstadt immer mehr zum Wohnquartier mit dem gewissen Etwas.

Doch auch die neue Stadt kämpft mit Schnittstellen. Der Damm, auf dem die Bahnlinie aus geotechnischen Gründen geführt werden muss, zerschneidet die Stadt und hat dafür gesorgt, dass sie sich mehrheitlich auf seiner Ostseite gegen Norden entwickelte. Das Projekt für den neuen Bahnhof sieht vor, den alten abzubauen und durch eine auf zwei von drei Seiten mit Betriebsgebäuden gefasste, mehrgeschossige, mit Glas überdachte Halle zu ersetzen, damit die Bahnbenutzer Licht und Luft auch auf der Stadtebene geniessen können. Gleichzeitig soll der Anschluss an das Busnetz verbessert und der neue Busbahnhof, dem mehrere Wohnhäuser weichen müssen, mit 186 neuen Wohnungen überbaut werden. Dank der geplanten Unterquerung des Damms wird auch die Fussgängerbeziehung zwischen dem Areal der Landis & Gyr und der östlich des Bahnhofs gelegenen «Metalli» aufgewertet, was Zug West als Stadtteil attraktiver machen wird.

Die Geschichte Zugs ist überraschend reich an Visionen. Wohl eine der ersten wurde 1530 mit

dem aus der Burgunder Beute bezahlten Bau der äusseren Stadtmauer Wirklichkeit. Doch Zugs wuchs daraufhin kaum. So kommt es, dass bis heute zwischen der zweiten und der dritten Stadtmauer grosszügige Freiräume erhalten geblieben sind. Mehr witzig-ironisch gemeint war Caspar Schells Vorschlag von 1865 für ein «St. Europ in der Schweiz», eine Idealstadt in der Lorzenebene für 1,2 Millionen Einwohner: Kostenpunkt rund 3 Milliarden damalige Franken. Erfolgreicher war Schell mit anderen Vorschlägen, so etwa für einen offenen Postplatz oder für die Quaianlage, deren Bau 1887 zum Einbruch des Vorstadufers führte, was elf Menschen das Leben kostete. Der Um- und Ausbau der trotzdem vollendeten Quaianlagen Richtung Cham, der Mitte der achtziger Jahre in Angriff genommen wurde, wird in diesem Frühjahr mit dem Spatenstich für das neue Hafengebäude eine Fortsetzung finden. Deutlich ist allerdings der Wandel der Zeit: Was einst für Touristen und Rigidfahrer gedacht war, soll heute dem Freizeitsport dienen.

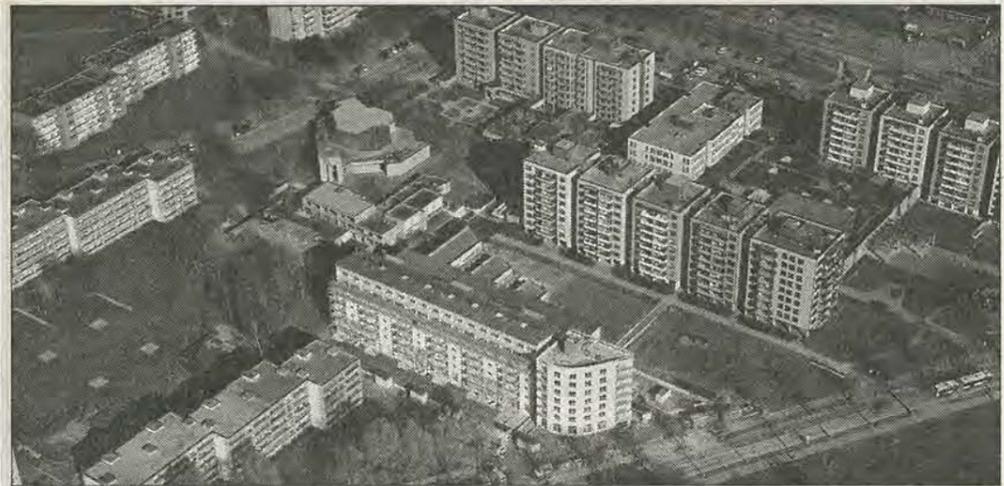
Festzuhalten ist, dass Zugs heutiges Stadtbild von vier Zeitabschnitten bedeutend geprägt wurde: dem Bau der ersten und der dritten Stadtmauer, der Zeit von 1830 bis 1900 und dem in den sechziger Jahren einsetzenden Boom des Dienstleistungssektors. Gerade die beiden letzten Abschnitte mit den zahlreichen Firmengründungen und dem damit verbundenen Wildwuchs haben das neue Zug geformt. In der relativ kurzen Zeit zwischen 1830 und 1900 legten einige wenige Unternehmer durch die Placierung von Industriebetrieben und Wohnhäusern praktisch die gesamte Parzellierungsstruktur der heutigen Stadt fest. Das kantonale Steuergesetz aus dem Jahre 1947, das 20 Jahre später den ungeahnten Wirtschaftsboom Zugs auslöste und der Stadt den Ruf einer Steueroase einbrachte, ist mitverantwortlich dafür, dass innerhalb von 20 Jahren eine Grosszahl der Gebäude aus der Jahrhundertwende abgerissen und durch neue ersetzt wurde.

Die Kehrseite dieser Entwicklung ist eine trotz ungezählten Neubauten über Jahre hinweg nahezu konstant gebliebene Bevölkerungszahl. Daran haben auch ein 1975 eingeführter obligatorischer Wohnanteil von 20 Prozent, der 1990 auf 50 Prozent erhöht wurde, und eine erfolgreiche Initiative, die von der Stadt den Bau von 400 Wohnungen forderte, kaum etwas zu ändern vermocht. Schuld daran sind nicht zuletzt die im gleichen Zeitraum erheblich gestiegenen Wohnansprüche. Geändert hat nur die Zusammensetzung der Wohnbevölkerung der Stadt. Heute leben hier Menschen aus mehr als 70 Nationen. Hingegen ist der Grossraum Zug, der in etwa die Lorzenebene umfasst und bis in die Nachbarkantone ausstrahlt, von rund 45 000 Einwohnern um 1960 ohne grosse regionale Planung auf knapp 100 000 gewachsen. «St. Europ» lässt grüssen.

Individualität contra Gemeinssinn

Der Versuch, Stadt zu planen und zu bauen, hat immer wieder bestehende gesellschaftliche Verhältnisse widerspiegelt. Liest man diese Verhältnisse an Zugs Häusern ab, so kommt man zum Ergebnis, dass es sich hier um eine sehr heterogene, sich widersprechende, ja unsensible Gemeinschaft handelt, bei der Individualität mehr zählt als der Gemeinssinn. Dies gilt aber auch für jede andere Stadt in der Schweiz und anderswo. Versteht man unter Planung, Ordnung zu schaffen unter dem Gesichtspunkt «Gleiches zu Gleichem», wie es etwa Zonenplan und Bauordnung (insbesondere deren Ästhetik-Paragrafen) vorsehen, so muss man diese wohl vom heutigen Standpunkt aus als gescheitert erklären.

Die Planung hat die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt und höchstens dafür gesorgt, dass einige Freiräume (auch im landschaftsplanerischen Sinn) vom Chaos verschont blieben. Ob die Ergänzung des Instrumentariums für bessere Zeiten sorgen wird, ist ungewiss. Doch dürften auch künftig Einzelinteressen stärker sein als jene der Gemeinschaft. Dies zeigt sich etwa auch darin, dass sich Architekten (und mit ihnen die Bauherren) nach wie vor mit isolierten «Schmuckstücken» viel eher profilieren können als mit Einordnung und Bescheidenheit und dass Wörter wie Gemeinschaft, Gesellschaft oder gar Vision und Utopie in der gegenwärtigen Architekturdebatte nur eine untergeordnete Rolle spielen. Andererseits muss man festhalten, dass das auf Individualität basierende Chaos die existierenden gesellschaftlichen Verhältnisse mit all ihren Stärken und Schwächen widerspiegelt und es sich deshalb vielleicht lohnt, die Collage zum System zu erklären. Je nach Standpunkt ist dann die Stadt die Summe oder eben mehr als die Summe ihrer Einzelteile.



Das «Herti»-Quartier mit der Überbauung «Herti V» und der Kirche St. Johannes im Zentrum. (Bild B. Krähenbühl)

Der «Stadtkeil» in der Vorstadt

Dichte als Thema eines Neubaus im Zuger «Herti»-Quartier

In den frühen sechziger Jahren begann die Korporation Zug mit der Realisierung der Wohnüberbauung «Herti». Die Aussenräume des in mehreren Etappen gewachsenen Quartiers gehören zur Kategorie der von Rasenflächen geprägten Resträume, entstanden zwischen Zeilenbauten und Wohntürmen. Der Projektwettbewerb für die Ausbaustufe «Herti V» wurde 1989 vom Architekturbüro Kuhn Fischer Partner gewonnen.

Neuem führte, das Erschliessungssystem über aussenliegende Treppentürme und Passerellen. An der Brahmstrasse ist dadurch ein «kommunikativer Innenhof» entstanden, in der «Herti» eine «kommunikative Wohnasse».

Der neue Komplex ist zum städtebaulich dominierenden Element in der suburbanen Wohnblocklandschaft geworden. An ihm wird deutlich, was unter dem Begriff Verdichtung der räumlichen Qualitäten zu verstehen ist: Wo vorher nur eine Raumqualität bestand – nämlich Abstandsgrün –, sind jetzt auf allen vier Seiten um den Neubau Aussenräume mit unterschiedlichem Charakter entstanden. Die Südseite sucht den Anschluss an die Stadt: Zur General-Guisan-Strasse öffnet sich die Überbauung der Öffentlichkeit. Die beiden zugespitzten Kopfbauten des Hauptvolumens und des Flachbaus stossen zur baumbestandenen Strasse vor, die vom Bahnhof her stadtauswärts führt. Ein wichtiger Doppelkeil hat sich da ins Quartier geschoben. Von der Strasse aus hat man Einsicht in die zwischen die beiden Baukörper eingespannte Fussgängergasse, eine Zugangsschlucht, in der die ganze Erschliessung über drei Lift- und Treppentürme und über Laubgänge offen stattfindet. Parkartige Grünräume umschliessen die Westseite mit den Gartenwohnungen und den beiden Kindertagesheimen sowie die Ostseite mit dem Dienstleistungstrakt. Die Nordseite ist ans Innenleben des «Herti»-Quartiers angeschlossen: an eine wichtige Wegverbindung innerhalb der Siedlung, an den Hintereingang des Einkaufszentrums und ans Quartierparkezzentrum St. Johannes.

Stadt hat etwas mit Dichte zu tun – und diese Dichte haben Kuhn Fischer in ihrem Bau inszeniert: durch die Bildung von klaren öffentlichen, halböffentlichen und privaten Zonen, durch die Einflechtung des bestehenden Wegnetzes in die neue Überbauung und durch das kommunikative Erschliessungssystem. Das bedeutete zum Teil auch Mehrinvestitionen. Vom öffentlichen Treppenturm erreicht man über eine Brücke eine verglaste Loggia, an die jeweils zwei Wohnungen angeschlossen sind. Mehrinvestitionen flossen aber auch ins Heizsystem – ein Drittel des Warmwassers wird über Sonnenkollektoren gewonnen – und ins Raumangebot: die Wohnungsflächen liegen 20 Prozent über denjenigen vergleichbarer Bauten. Gespart wurde dafür bei der Innenausstattung: Die Betondecken und die Kalksandsteinwände sind nicht verputzt, sondern weiss gestrichen, die Elektroleitungen sichtbar verlegt, der Boden hat einen Linoleumbelag, die Ausrüstung in Küche und Bad ist minimiert. Das ist sinnvoll, denn technische Nachrüstung ist später möglich, Raum anfügen hingegen nicht.

Wie im Innenraum erinnert die Materialisierung auch aussen entfernt an (veredelte) Industriesthetik. Die Balkone, Treppentürme und Passerellen sind aus feuerverzinktem Stahl, in der Farbgebung herrscht Grau vor: Hellgrau beim verputzten Zweischalenmauerwerk und Taubengrau bei der Eternit-Stulpschalung, nur die Treppentürme setzen Farbakzente – je einen in Gelb, Blau und Rot. Dies mag roh und karg wirken und hat auch zu einigen negativen Reaktionen im Quartier geführt – allerdings nicht von seiten der neuen Bewohner. Die Bezeichnung «gestrandetes Schlachtschiff» wird jedoch in Architektenkreisen eher als Anerkennung denn als Kritik gewertet.

Philipp Schaller



Blick in die Wohnasse zwischen dem siebengeschossigen und dem zweigeschossigen Trakt. (Bild Th. Frey)

Mit der 1994 fertiggestellten Überbauung zeigt dieses Zürcher Team, wie man ein heterogenes Aussenquartier verdichten kann – sowohl baulich wie auch hinsichtlich der räumlichen Erlebnisqualitäten im Quartier.

Die Überbauung besteht aus einem siebengeschossigen Hauptgebäude und einem zwei-, teilweise dreigeschossigen Flachbau an einer öffentlichen Wohnasse. Der Hauptbau bietet im Parterre Platz für Gartenwohnungen, Ateliers und zwei Kindertagesheime, darüber auf vier Stockwerken Geschosswohnungen und zuoberst, über einen Laubengang erschlossen, doppelstöckige Maisonnetten mit Dachterrasse. Der Flachbau, der sich ins Quartier hinein keilförmig verbreitert, bietet auf zwei Geschossen Raum für Dienstleistungen, darüber sind Kleinwohnungen untergebracht. Der Wohnanteil beträgt rund 80 Prozent. – Wie schon bei dem im Jahr 1991 fertiggestellten, in Fachkreisen vielbeachteten Brahmshof haben die Architekten auch in Zug gezeigt, wie am Ort bestehende Bautypologien übernommen und weiterentwickelt werden können. Beim Brahmshof war es die Weiterentwicklung der Hofrandbebauung innerhalb von Blockrandstrukturen, in der «Herti» die Auseinandersetzung mit mehrgeschossigen Wohnzeilen kombiniert mit Flachbauten für Drittnutzungen. In beiden Fällen war die eigentliche «Erfindung», die zu etwas

Nachvollziehbare Subjektivität

ETH-Antrittsvorlesung von Lampugnani

Die Antrittsvorlesung des neuen ETH-Professors für die Geschichte des Städtebaus im Februar war eine stille Manifestation des Wortes. «Didaktisch ist er nicht sehr gut», meinte ein angehender Jungakademiker nach dem Vortrag. «Er macht halt keine Show.» Diese konnte man von Vittorio Magnago Lampugnani auch nicht erwarten. Denn kennt man die Arbeit des 1951 in Rom geborenen Architekten, Publizisten, Ausstellungsmachers, Herausgebers und Historikers, so wird darin ein Wille zu unpräziser Klarheit sichtbar, ein Bemühen um Sachlichkeit, Sensibilität und Geradlinigkeit.

Vor den Spitzen der Hochschule und des Instituts für Geschichte und Theorie der Architektur («gta») sprach der neue Dozent über seine Vorstellungen des Fachs. Er begann didaktisch mit der – wie er es nannte – «geisteswissenschaftlichen Triade» Geschichte, Theorie, Kritik. Der Aufbruch der modernen Stadt wurde ebenso gestreift wie der Diskurs der Aufklärung, der rechteckige Rasterplan von Manhattan (1811) und dessen Vorgänger im antiken, nachperikleischen Rhodos oder im römischen Verona. Die Aspekte der Topographie, der kirchlichen und politischen Zentren einer Stadt oder das Kriterium der Region, der Nation oder des Stils bezeichnete der neue Ordinarius als nicht mehr sinnvoll. «Die Zeit der Enzyklopädie ist unwiederbringlich vorbei», meinte er, und er richtete dies an das Ideal der Aufklärung und den grossen Denis Diderot. Die Geschichte müsse wieder in ihrer chronologischen Entwicklung gesehen werden, was für den Städtebau die Zeit von den ersten Gründungen in Mesopotamien bis heute bedeute.

Als wichtigste Grundlage des Historikers nannte Magnago Lampugnani schliesslich die Meinung als «nachvollziehbare Subjektivität». Die Meinung des Geschichtsforschers müsse «so transparent sein, dass jemand auf einem anderen Weg zum gleichen Ergebnis kommen könne». Den «Mythos des Austauschbaren» bezeichnete er als perfid. Sein Ziel, so schloss der Römer, sei «Wissen zu vermitteln gegen die Entgleisungen der Ignoranz».

Lutz Windhöfel