

# Neugestaltung Alpen- und Gotthardstrasse Projektwettbewerb im selektiven Verfahren Jurybericht

September 2018



**ZUG**  
Stadt

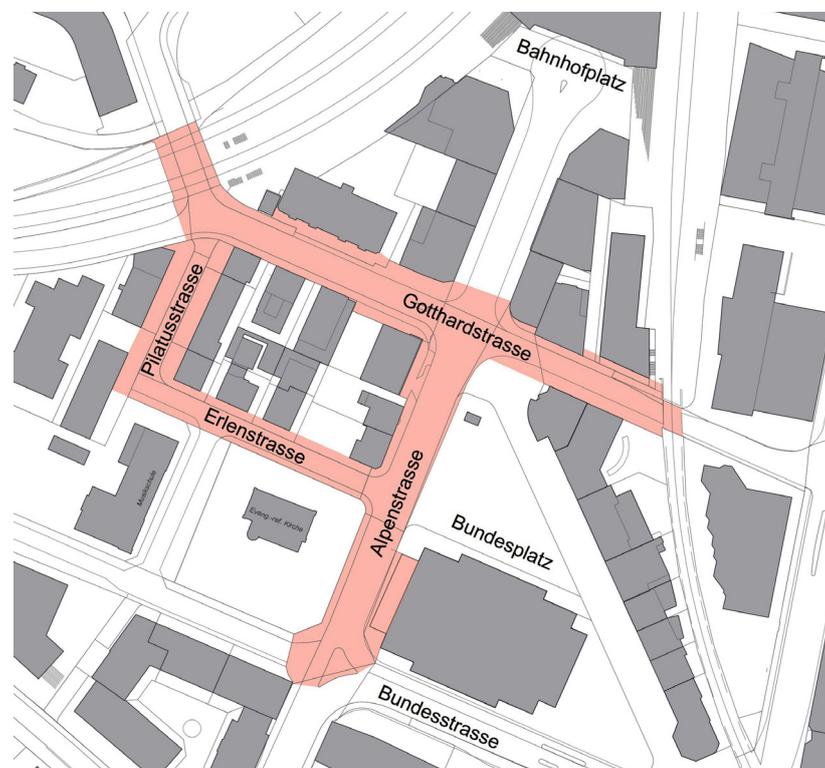


Einleitung	5
Wettbewerbsaufgabe	7
Verfahren	9
Preisgericht	10
Jurierung und Rangierung	11
Schlussfolgerungen	13
Genehmigung	15
Projektverfasserinnen und -verfasser	16
Projekte engere Wahl	18
1. Beurteilungsrundgang	34



Die Stadt Zug veranstaltete über die Alpen- und die Gotthardstrasse sowie über die Pilatus- und die Erlenstrasse einen Projektwettbewerb mit Präqualifikation nach der Ordnung SIA 142. Es wurden im Rahmen einer Präqualifikation acht Teams bestehend aus einem Landschaftsarchitekten (Federführung) und einem Verkehrsplaner für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe ausgewählt. Übergeordnet untersteht der Wettbewerb dem öffentlichen Beschaffungswesen.

Ziel des Wettbewerbs ist die Erlangung eines soliden und sinnvollen Vorschlags zur Verbesserung der Gestaltung, der verkehrlichen Infrastruktur, der Organisation und Abwicklung aller Verkehrsteilnehmer sowie der Bewegungssicherheit und -qualität für Fussgänger und Velofahrer auf der Basis einer aktuellen Untersuchung zu den verkehrlichen Anforderungen. Auf der Grundlage des Siegerprojekts soll dem Stadtrat (SR; Exekutive) und dem Grossen Gemeinderat (GGR; Legislative) im Anschluss an den Wettbewerb ein Projektierungs- und im Jahr 2020 ein Ausführungskredit beantragt werden. Die Ausführung soll ab 2020/2021 erfolgen.



rot: Bearbeitungsperimeter: Perimeterfläche ca. 8'320 m<sup>2</sup>

## Bearbeitungsperimeter mit Folgeauftrag (rot)

Der Bearbeitungsperimeter legt einen klaren Fokus auf die Strassenräume der Alpen- und der Gotthardstrasse, der Erlen- und der Pilatusstrasse sowie auf die Schnittstellen des Übergangs zum Bundesplatz.

Aufgrund der Notwendigkeit der Sanierung der Alpenstrasse dient das Projekt auch als Katalysator für die weitere Entwicklung des Quartiers Neustadt und als Anregung für die zukünftige Weiterentwicklung des Bundesplatzes.

Für den Bearbeitungsperimeter wird nach Beendigung des Wettbewerbs der Folgeauftrag zur Projektierung und Ausführung vergeben und zugesichert.

## Umgebung Bearbeitungsperimeter ohne Folgeauftrag

Die angrenzende Umgebung des Bearbeitungsperimeters war in den Kontext der Neugestaltung des Strassenraums einzubeziehen. Vor dem Hintergrund der Vernetzung des neugestalteten Strassenraums zum bestehenden Strassenraum war zudem auf die bestehende Gestaltung einzugehen.

Im weiteren Umfeld des Bearbeitungsperimeters sind keine weiteren Planungen vorgesehen. Diese sind zum Teil bereits erfolgt und haben sich bewährt (Bundesplatz Ost, auch Garten- und Rigistrasse) oder die Strassen sind Kantonsstrassen und somit nicht in der Zuständigkeit der Auftraggeberin Stadt Zug.

Zukünftig soll auch der Bundesplatz Nord neugestaltet werden. Dies kann jedoch erst erfolgen, wenn die Machbarkeit und die Finanzierung, respektive die Trägerschaft, geklärt sind, um die jetzigen oberirdischen Parkplätze in eine Tiefgarage unter den Platz zu verlegen.

Diese Lösungsfindung war kein Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe. Gestaltungs- und Projektvorschläge werden nicht in die Beurteilung einbezogen.

Selektionierte Teilnehmer des vorliegenden Projektwettbewerbs sind auch berechtigt, an allfällig folgenden Studien oder Konkurrenzverfahren zur Neugestaltung Bundesplatz Nord teilzunehmen.

Die Alpenstrasse ist die direkte Verbindung des Bahnhofs Zug zum Zugersee. Sie entstand im Rahmen der Verlegung des alten Bahnhofs 1897 an seinen jetzigen Standort und der damit verbundenen Stadterweiterung in nördlicher Richtung. Der im Wettbewerb ausgeschiedene Bearbeitungsperimeter umreist den 'jüngsten' Teil der Alpenstrasse, der erst seit ca. 120 Jahren existiert. Die Gotthardstrasse ist ebenfalls ein Resultat dieser Planung und stellt heute eine wichtige Ost-West-Verbindung in der Stadt dar. Die angegliederten Quartierstrassen Erlen- und Pilatusstrasse ergänzen das Strassennetz an diesem Ort.

Die Alpen- und die Gotthardstrasse konnten durch ihre relativ junge Planungsgeschichte noch kein einheitliches Bild und keine Identität entwickeln und hervorbringen. Die Sanierung dieser Strassen gibt nun den Anlass für eine umfassende Planung. Diese soll neben der technischen Aufwertung des Strassenraums auch die gestalterische Qualität erhöhen. Es besteht somit die Möglichkeit, neben der Verbesserung der technischen Infrastruktur, dem Quartier Neustadt durch eine gezielte Aussenraumgestaltung ein einheitliches Gesicht, eine Identität zu verleihen. Der Verkehrs- und Strassenraum bildet das Grundgerüst weiterer Planungen und ist das Initial für die Weiterentwicklung des Quartiers. Die neue, qualitativ hochwertige Strassengestaltung wird bestehende und neue Strukturen stärker miteinander vernetzen und eine neue Qualität an diesem Ort hervorbringen.

Fussgängern und Velofahrern soll die Orientierung an diesem Ort durch gestalterische Mittel erleichtert werden. Dem Busverkehr vom und zum Bahnhof sowie den weiteren Verkehrsteilnehmern soll ein reibungsloser Betrieb und ein sicheres Nebeneinander gewährleistet werden können. Die Läden und Geschäfte entlang der Gotthardstrasse müssen weiterhin ihren Betrieb (auch während den Bauphasen) aufrechterhalten können. Eine weitere wichtige Verbindung stellt die Diagonale über den Bundesplatz dar. Sie ist historisch als Wegverbindung zur Altstadt geplant und somit ebenso ein wichtiger Bestandteil des Ortes, der ausserhalb des Bearbeitungsperimeters liegt.

## Alpen- und Gotthardstrasse

Die Alpenstrasse (Abschnitt zwischen Gotthard- und Bundesstrasse) und die Gotthardstrasse sind baulich in einem schlechten Zustand und sollen saniert werden.

Die Verkehrsführungen und -regimes benötigen für alle Verkehrsarten sowie für die Fussgänger ein klares Konzept. Durch geeignete gestalterische Massnahmen soll die Alpenstrasse als Achse vom Bahnhof zum See gestärkt werden.

## Pilatus- und Erlenstrasse



Kreuzung Alpen- und Gotthardstrasse mit Blick auf Bundesplatz

Die Pilatus- und die Erlenstrasse sind durch Suchverkehr für die Längsparkfelder an der Erlenstrasse und durch die Befahrung als Schleichweg oft verkehrlich belastet. Durch geeignete Massnahmen (Reduzierung dieser öffentlichen Parkplätze nach der Erstellung der Tiefgarage Bundesplatz, allenfalls Einfahrtshemmnisse oder Einbahnregime) soll dem entgegengewirkt werden. Die Vorzonen der Wohnhäuser und die Parkplätze Pilatusstrasse sind in privatem Besitz. Die Ausdehnung des Bearbeitungsperimeters bis an die Gebäudefassaden ist durch Baulinien legitimiert.

### Wettbewerb und Verfahren

Der Wettbewerb wurde als selektiver Projektwettbewerb nach der Ordnung SIA 142, Ausgabe 2009 (Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe) durchgeführt. Im Rahmen der Präqualifikation wurden acht Teams bestehend aus einem Landschaftsarchitekten und einem Verkehrsplaner für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe ausgewählt. Davon wurde aus den eingegangenen Bewerbungen ein Nachwuchsbüro (Jahrgang 1977 und jünger) berücksichtigt.

### Übergeordnete Rechtsgrundlagen

- Submissionsverordnung (SubV) Kanton Zug, 20. September 2005 (Stand 1. Januar 2012)
- Gesetz über die Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB), 25. November 1994 / 15. März 2001
- Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen (VöB), 24. Oktober 2012
- Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB), 16. Dezember 1994

### Beurteilungskriterien

---

#### Gestaltung

Stadträumliche Qualität der Strassenräume bei Tag und Nacht / Gesamtkonzept / Identitätsstiftendes Potenzial / Flexibilität in der Realisierung / Integration und Kontext zu anderen Stadträumen im Umfeld

---

#### Verkehr und Nutzung

Verkehrsplanerische Funktionalität aller Verkehrsarten und -system / Bewegungssicherheit und -qualität für Fussgänger und Veloverkehr / Kohärenz mit den übergeordneten Zielen (Betrachtungssperimeter)

---

#### Wirtschaftlichkeit

Realisierbarkeit der Gestaltungsvorschläge / Ausgewogenes Kosten- und Nutzenverhältnis / Wertbeständigkeit und -unterhalt

---

## Sachpreisgericht

- Christian Schnieper, Stadtarchitekt, Baudepartement Stadt Zug (Vorsitz)
- Jascha Hager, Stadtingenieur, Baudepartement Stadt Zug
- Claudius Berchtold, Projektleiter öffentliche Anlagen, Baudepartement Stadt Zug (Ersatz)

## Fachpreisgericht

- Patrick Altermatt, Landschaftsarchitekt, Zürich
- Ingo Golz, Landschaftsarchitekt, Wettingen
- Oscar Merlo, Verkehrsingenieur, Cham
- Remy Frommenwiler, stv. Stadtplaner, Baudepartement Stadt Zug (Ersatz)

## Experten (ohne Stimmrecht)

- Dajana Bässler, Projektleiterin Städtebau, Baudepartement Stadt Zug
- Stefan Juch, Leiter Sicherheit und Verkehr, Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit Stadt Zug
- Frank Kessler, Verkehrsingenieur, Wettingen
- Fritz Meier-Iten, Vertreter Nachbarschaft Vorstadt-Neustadt, Zug
- Hans-Kaspar Weber, Amtsleiter, Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton Zug
- Daniel Müller, Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton Zug
- Nathalie Wey, Amt für Denkmalpflege und Archäologie, Kanton Zug

## Verfahrensbegleitung und Wettbewerbssekretariat

Pius Wiprächtiger  
Architekt SWB Bauökonom AEC  
Bürgenstrasse 4, 6005 Luzern,  
pius.wipraechtiger@bluewin.ch, 041 360 89 77

Das Preisgericht tagte am 22. August 2018.

## Formelle Vorprüfung

Alle Projekte wurden fristgerecht bis 5. Juli 2018 und unter der Wahrung der Anonymität eingereicht. Sie wurden für das Verfahren in der Reihenfolge ihrer Eingänge nummeriert:

- Nr. 1 T-bone
- Nr. 2 ZUG UM ZUG
- Nr. 3 WALK THE LINE
- Nr. 4 CHRIESI
- Nr. 5 open space
- Nr. 6 Alpent Teppich
- Nr. 7 carillon
- Nr. 8 INNOVATIS

Die Projekte wurden nach den Grundsätzen der SIA-Ordnung 142 wertfrei vorgeprüft.

Die formellen Anforderungen an die Unterlagen, die Einhaltung des Perimeters, die vorgeschlagenen Oberflächenmaterialien sowie Standorte von festen Einrichtungen (Veloabstellplätze und Unterflurcontainer) und die Massnahmen zu den Hochstamm-bäumen wurden von Pius Wiprächtiger geprüft. Frank Kessler und Stefan Juch prüften die vorgeschlagenen verkehrlichen Massnahmen und -konzepte auf ihre Realisierbarkeit. Daniel Müller prüfte die Projekte bezüglich der ÖV-Tauglichkeit. Nathalie Wey erläuterte generelle Anforderungen aus der Sicht der Denkmalpflege und Fritz Meier-Iten die Sicht der Nachbarschaft.

Die BG Ingenieure erstellten Verkehrssimulationen des Ist-Zustandes und von drei unterschiedlichen Konzeptansätzen, die anschliessend gegenübergestellt wurden.

## Beurteilung

Das vollzählige Preisgericht jurierte am 22. August 2018 die acht Projekte.

Nach Anhörung und Konsultation der Vorprüfungsberichte beschloss das Preisgericht, alle Projekte zur Beurteilung und Preiserteilung zuzulassen und allen Verfassenden die gemäss Programm festgelegte Entschädigung (CHF 5'000 exkl. 7.7% MwSt.) zuzusprechen.

Anschliessend hat das Preisgericht in drei Gruppen die acht Projekte anhand der Beurteilungskriterien des Programms studiert. Nach diesem Studium wurde jedes Projekt dem Preisgericht einzeln vorgestellt und umfänglich diskutiert. Diese Vorstellungsrunde verschaffte allen Mitgliedern die Kenntnis der Konzepte und ermöglichte einen Vergleich.

Im nachfolgenden Rundgang wurden vier Projekte ausgeschieden. Diese zeigen nach Auffassung des Preisgerichts in der Gesamtbeurteilung der Beurteilungskriterien und im speziellen in der stadträumlichen Integration wesentliche Mängel:

- Nr. 1 T-bone
- Nr. 6 Alpent Teppich
- Nr. 7 carillon
- Nr. 8 INNOVATIS

Die verbliebenen vier Projekte wurden erneut verglichen und nach konstruktiven Diskussionen konnte die Rangierung und Preisgeldzuteilung (exkl. 7.7% MwSt.) vorgenommen werden.

### Rangierung

1. Rang / 1. Preis	Nr. 4	CHRIESI	CHF	22'000
2. Rang / 2. Preis	Nr. 2	ZUG UM ZUG	CHF	18'000
3. Rang / 3. Preis	Nr. 3	WALK THE LINE	CHF	12'000
4. Rang / 4. Preis	Nr. 5	open space	CHF	8'000

Vor der abschliessenden Festlegung wurden alle acht Projekte einem Kontrollrundgang unterzogen, der alle Ausscheidungen und die Rangierung bestätigte. Alle Entscheide fielen einstimmig.

## Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt der Auftraggeberin Stadt Zug die Verfassenden des Projekts CHRIESI, gemäss den Absichtserklärungen des Programms, für die Weiterbearbeitung und Ausführung zu beauftragen. Neben der Würdigung im Projektbescrieb sollen in der weiteren Bearbeitung folgende Punkte weiterentwickelt und präzisiert werden:

- Das Temporegime innerhalb des Bearbeitungsperimeters ist zu präzisieren, insbesondere bezüglich Tempo 30 auf Gotthard- und Alpenstrasse, der Kreuzung Alpen- und Bundesstrasse und den Übergängen zu Tempo 50.
- Die Anbindung der Alpenstrasse an die westliche Bundesstrasse ist zu überprüfen.
- Die Fussgängerquerung von der nördlichen Alpenstrasse über die Gotthardstrasse auf den Bundesplatz ist zu präzisieren.
- Die Fahrbahnbreite der Gotthardstrasse ist hinsichtlich unterschiedlicher Begegnungsfälle zu überprüfen.

## Dank

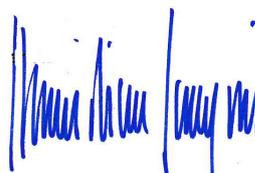
Die acht Projekte zeigten dem Preisgericht, dass trotz vermeintlich kleinem Gestaltungsspielraum mit den übergeordneten Anforderungen an den öffentlichen und den motorisierten Individualverkehr sehr unterschiedliche Konzepte möglich sind und auch aufgezeigt wurden. Dies ermöglichte einen umfassenden Vergleich. Das Preisgericht kam zur Auffassung, dass diejenigen Konzepte, welche bezüglich der vorgeschlagenen Materialität und Vielfalt der Oberflächen zurückhaltend sind – insbesondere auch im Bereich der Alpenstrasse auf der Höhe des Bundesplatzes – für die Gesamtwirkung innerhalb des Perimeters und im generellen Kontext zum Stadtraum Vorteile haben und eher angemessen sind. Das Preisgericht ist der Meinung, dass die Verfassenden des erstrangierten Projekts die Programmzielsetzungen am besten erfüllt haben.

Das Preisgericht und die Auftraggeberin Stadt Zug danken allen Verfasserinnen und Verfassern ganz herzlich für ihre sorgfältigen und stimmigen Projekte und das sehr grosse Engagement.



Zug, den 22. August 2018  
Das Preisgericht:

Christian Schnieper (Vorsitz)



Jascha Hager



Claudius Berchtold



Patrick Altermatt



Ingo Golz



Oscar Merlo



Remy Frommenwiler



# Projektverfasserinnen und -verfasser

Mit der Unterzeichnung der Genehmigung wurden die Rangfolge, die Festsetzung der Preissummen sowie die Schlussfolgerungen und Empfehlungen gutgeheissen. Bei der anschliessenden Öffnung der verschlossenen und anonymisierten Teilnahmecouverts wurden die folgenden Projektverfasserinnen und -verfasser ermittelt.

## 1. Rang / 1. Preis

PROJEKT NR. 04	CHRIESI
	(Antrag zur Weiterbearbeitung)
Landschaftsarchitektur:	bbz bern gmbh Wasserwerkstrasse 20, 3011 Bern
Projektbearbeitung:	Tino Buchs, Johanna Hofbauer, Amina McCarthy
Verkehrsplanung:	Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung Alexander-Schöni-Strasse 43, 2503 Biel
Projektbearbeitung:	Felix Dudler, Daniel Torres

PROJEKT NR. 03	WALK THE LINE
Landschaftsarchitektur:	koepflipartner landschaftsarchitekten gmbh Neustadtstrasse 3, 6003 Luzern
Projektbearbeitung:	Stefan Koepfli, Anna Sarroca, Blanche Keeris
Verkehrsplanung:	AKP Verkehrsingenieur AG Habsburgerstrasse 26, 6003 Luzern
Projektbearbeitung:	Adrian Leuenberger, Christian Tschopp

## 2. Rang / 2. Preis

PROJEKT NR. 02	ZUG UM ZUG
Landschaftsarchitektur:	exträ Landschaftsarchitekten AG Schönburgstrasse 52, 3013 Bern
Projektbearbeitung:	Simon Schöni, Tina Kneubühler, Vasiliki Stavrotheodorou, Daniela Rosati
Verkehrsplanung:	KONTEXTPLAN AG Käfiggässchen 10, 3011 Bern
Projektbearbeitung:	Markus Hofstetter, Milena Meier
Visualisierungen:	Antonino Bisaccia

## 3. Rang / 3. Preis

## 4. Rang / 4. Preis

PROJEKT NR. 05	OPEN SPACE
Landschaftsarchitektur:	S2L Landschaftsarchitekten BSLA SIA Flurstrasse 56, 8048 Zürich
Projektbearbeitung:	Daia Stutz, Jan Stadelmann, Valentin Hofer, Aicha Halder
Verkehrsplanung:	IBV – Hüsler AG Olgastrasse 4, 8001 Zürich
Projektbearbeitung:	Luca Urbani, Serena Marra
Raumplanung:	Eckhaus AG Städtebau Raumplanung Rousseaustrasse 10, 8037 Zürich
Projektbearbeitung:	Christian Blum, Philip Spring

## 1. Beurteilungsrundgang

PROJEKT NR. 01	T-BONE
Landschaftsarchitektur:	TSCHUMI Landschaftsarchitektur Sängglenstrasse 20, 8118 Pfaffhausen
Projektbearbeitung:	Christian Tschumi, mit Beat Zoderer (Künstler)
Verkehrsplanung:	Metron Verkehrsplanung Stahlrain 2, 5201 Brugg
Projektbearbeitung:	Yves Meyer, Marc Schneiter, Josip Jerkovic
Beleuchtung:	art light Zürcher Strasse 202, 9014 St. Gallen
Projektbearbeitung:	Mario Rechsteiner, Angelo Rocco

PROJEKT NR. 07	CARILLON
Landschaftsarchitektur:	Andreas Geser Landschaftsarchitekten Freyastrasse 20, 8004 Zürich
Projektbearbeitung:	Andreas Geser, Max Geiser, David Berli
Verkehrsplanung:	Planwerkstadt AG Binzstrasse 39, 8045 Zürich
Projektbearbeitung:	Stefan Peter, Men-Duri Gaudenz
Ingenieur:	Wälli Ingenieure Stirnrütistrasse 45, 6048 Horw
Projektbearbeitung:	Lukas Wohlwend

PROJEKT NR. 06	ALPENTEPPICH
Landschaftsarchitektur:	Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH Vulkanstrasse 120, 8048 Zürich
Projektbearbeitung:	Lukas Schweingruber, Robin Winogrod, Helena Guedes, Joanna Szyda, Helen Yu, Lene Zingenberg
Verkehrsplanung:	Transitec Beratende Ingenieure AG Aarberggasse 30, 3011 Bern
Projektbearbeitung:	Aline Renard, Julian Fleury
Visualisierungen:	ATELIER BRUNECKY, Nela Harastova

PROJEKT NR. 08	INNOVATIS
Landschaftsarchitektur:	Appert Zwahlen Partner AG Zugerstrasse 4, 6330 Cham
Projektbearbeitung:	Karin Meissle, Benjamin Gorzawski, Aleksandra Ilic
Verkehrsplanung:	Emch + Berger WSB AG Rüeggisingerstrasse 41, 6020 Emmenbrücke
Projektbearbeitung:	Peter Kurmann, Samuel Regli
Beleuchtung:	Mosersidler AG für Lichtplanung Austrasse 38, 8045 Zürich
Projektbearbeitung:	Uli Sidler

## Projekte engere Wahl

### 1. Rang / 1. Preis

PROJEKT NR. 04	CHRIESI
	(Antrag zur Weiterbearbeitung)
Landschaftsarchitektur:	bbz bern gmbh Wasserwerksgasse 20, 3011 Bern
Projektbearbeitung:	Tino Buchs, Johanna Hofbauer, Amina McCarthy
Verkehrsplanung:	Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung Alexander-Schöni-Strasse 43, 2503 Biel
Projektbearbeitung:	Felix Dudler, Daniel Torres



Visualisierung Alpenstrasse

Aus der Analyse leiten die Verfasser die Wichtigkeit von Gotthard- und Alpenstrasse ab und zeigen, wie sich das Quartier der Vorstadt gewandelt hat. Die Klarheit und Grosszügigkeit der damaligen Strassenzüge sollen wieder gestärkt werden. Hierzu werden die Trottoirs verbreitert und zur Fahrbahn hin mit einem Natursteinband abgetrennt. Die Achse der Alpenstrasse ist heute in verschiedene Abschnitte geteilt. Über den mittigen Mehrzweckstreifen aus Beton wird der Bezug zu den Betonflächen im nördlicheren Teil gemacht. Gleichzeitig ermöglichen schmalere Fahrstreifen und zusätzliche Mehrzweckstreifen sicheres Queren für Fussgänger ohne dabei den Verkehr zu behindern. Die ganze Strasse sollen langfristig Zierkirschen begleiten, welche in lockerer Art, wo möglich, gepflanzt werden, begleitet von vielfältig bepflanzten Kübeln. Ebenso soll die abgehängte Beleuchtung von seitlichen Abspannmasten die Axialität unterstreichen. Alpen- und Gotthardstrasse erhalten einen Belag aus eingefärbtem Rauasphalt. Dieser soll eine Referenz an frühere Beläge darstellen, aber auch die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer in diesem Perimeter erhöhen. Pilatus- und Erlenstrasse werden auf Trottoirniveau gehoben, die Fläche mit einem Natursteinband gegliedert. Durch die Umstrukturierung der Parkplätze soll der gartenhafte Charakter des Quartiers wieder in Erscheinung treten. Ausstattungen werden vom Mobiliarkatalog der Stadt Zug übernommen. Ebenso sollen viele Flächen mit normalem Asphalt mit Natursteinabschlüssen erstellt werden. Subtil abheben,

nicht auffallen, ist die Devise.

Mit einem reduzierten Verkehrsregime über den ganzen Perimeter schlagen die Verfasser, im Quervergleich eher unkonventionell, ein gleichwertiges, tiefes Temporegime mit einer Begegnungszone mit Tempo 20 vor. Allerdings sehen sie auch die Möglichkeit in den Hauptachsen Gotthard- und Alpenstrasse Tempo 30 umzusetzen. Mit Lichtsignalanlagen in der Gotthardstrasse und am Bundesplatz erfolgt die Busbevorzugung in der Alpenstrasse, so dass die Busse taktgenau fahren können.

Der zurückhaltende und doch präzise Entwurf zeigt eine gute Materialisierung auf. Die Verfasser schaffen es durch ihre Analyse, die Entwicklung der historischen Vorstadt zu lesen. Genauso erkennen sie, dass das Quartier durch neuere Bauten und Nutzungen geprägt ist, was eine differenziertere Lesart bedingt. Mit der Wahl der Baumaterialien und Ausstattungen hebt sich das Konzept nicht ab, sondern integriert sich im Stadtgefüge und betont den Ort trotzdem subtil. So, dass dabei alle Verkehrsteilnehmer bessere Bedingungen erhalten. Es liegt ein auf allen Ebenen überzeugend durchgearbeitetes Konzept vor, das zur Umsetzung empfohlen wird.



Situation M 1:2000

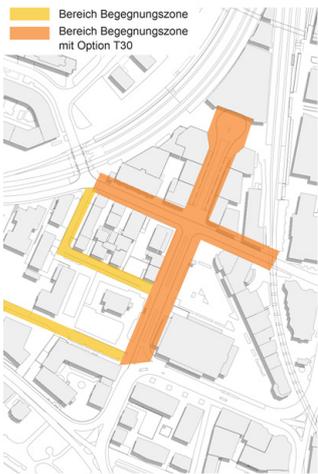


Situation M 1:1250

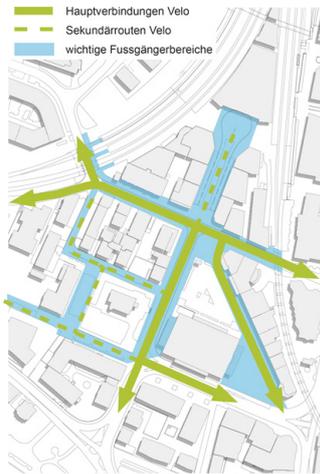


Strassenprofile Gotthardstrasse (links), Erlenstrasse (mitte) und Alpenstrasse (rechts) M 1:400

**VERKEHRSREGIME**



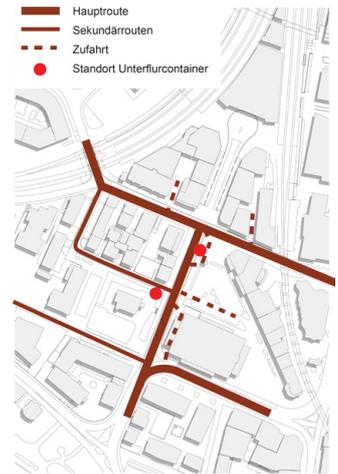
**LANGSAMVERKEHR**



**BUSPRIORISIERUNG**



**ANLIEFERUNG UND ENTSORGUNG**



**Funktionsschema Verkehrsführung**



**Beleuchtungskonzept**



**Entwurfskonzept**



**Visualisierung**

# Projekte engere Wahl

## 2. Rang / 2. Preis

PROJEKT NR. 02	ZUG UM ZUG
Landschaftsarchitektur:	exträ Landschaftsarchitekten AG Schönburgstrasse 52, 3013 Bern
Projektbearbeitung:	Simon Schöni, Tina Kneubühler, Vasiliki Stavrotheodorou, Daniela Rosati
Verkehrsplanung:	KONTEXTPLAN AG Käfiggässchen 10, 3011 Bern
Projektbearbeitung:	Markus Hofstetter, Milena Meier
Visualisierungen:	Antonino Bisaccia



Visualisierung Alpenstrasse

Das Konzept ist begründet auf dem Freispielen der historischen Stadtachse zwischen Bahnhof und See. Ein Mehrzweckstreifen auf der Alpenstrasse sowie die geometrisch kultivierten Lindenspaliere gliedern den Raum und stärken in ihrer Ausprägung die angestrebte visuelle und räumliche Verbindung zum See.

Durch reduzierte Fahrbahnbreiten, den Verzicht auf eine separate Busspur in der Alpenstrasse und ein Tempo-30-Regime entsteht Handlungsspielraum für den Fuss- und Veloverkehr. In direkter Verbindung vom Bahnhof zum Bundesplatz wird zur Verkehrsberuhigung zusätzlich eine Begegnungszone in einem Teilabschnitt der Gotthardstrasse vorgeschlagen.

Ausgehend von einem prägnanten Zielbild gelingt es den Verfassenden ein klares, gut verständliches Gestaltungs- und Verkehrskonzept zu formulieren.

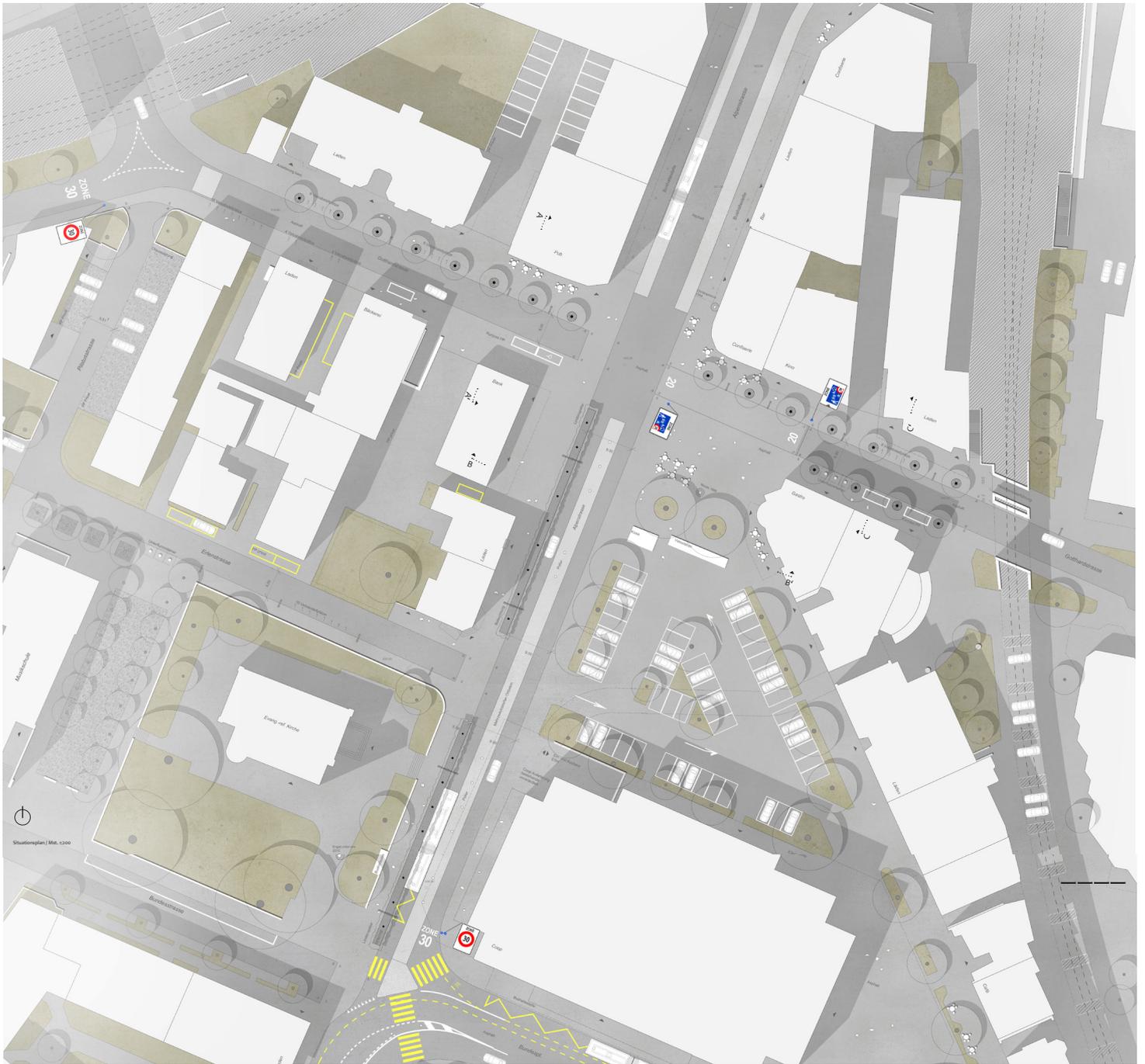
Die Herleitung der Idee über die städtebauliche Geschichte und den Kontext des Ortes überzeugt. Die daraus abgeleiteten Gestaltungselemente und Materialvorschläge sind angemessen und wohltuend zurückhaltend in ihrer Erscheinung. Für das heterogen wirkende Umfeld ist es ein richtiger Ansatz, den Stadtraum weiterzuentwickeln. Das Element der geschlossenen Lindenspaliere wird in Bezug auf die visuelle Einschränkung der dahinterliegenden Gebäude und im Bereich der Bestandesbäume zur Reformierten Kirche kritisch beurteilt.

Verkehrstechnisch kann der Vorschlag mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung grundsätzlich funktionieren. Der Abbau der separaten Busspur in der Alpenstrasse

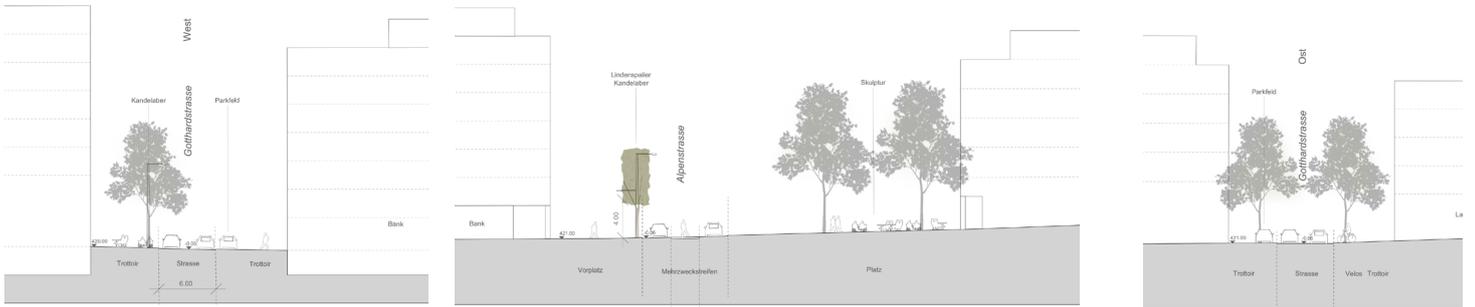
bedarf jedoch kompensierender Massnahmen, die im Beitrag nicht ersichtlich sind. Die Einführung einer Begegnungszone mit Tempo 20 wird insbesondere im Bezug zum Busbetrieb als zu einschränkende Massnahme beurteilt. Ebenso wird die Führung des Radverkehrs über die Gehbereiche als Mischverkehrsflächen aufgrund der Unfallgefahren trotz Flächenvergrößerungen kritisch beurteilt. Die Kreuzungspunkte der Alpenstrasse zur Gotthard- und Bundesstrasse sind verkehrstechnisch noch nicht befriedigend gelöst.

Der Beitrag zeigt ein gut durchdachtes Zielbild als Grundlage für die mittel- und langfristige Entwicklung auf. Die Idee einer räumlichen Öffnung des Übergangs vom nördlichen Bundesplatz zum Bahnhof zeigt das zukünftige Entwicklungspotential gut auf.





Situationsplan M 1:1250

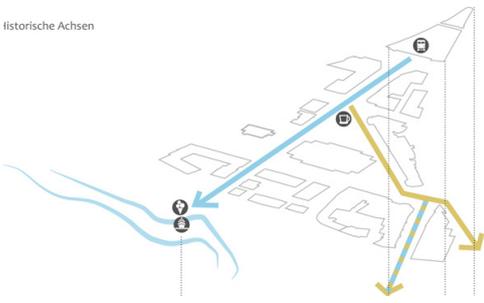


Strassenquerschnitt Gotthardstrasse West (AA'), Alpenstrasse (BB'), Gotthardstrasse Ost (CC') M 1:800



Ansicht Alpenstrasse M 1:1250

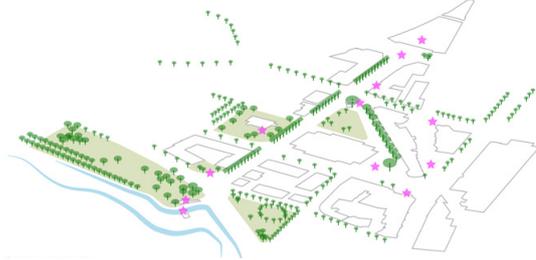
historische Achsen



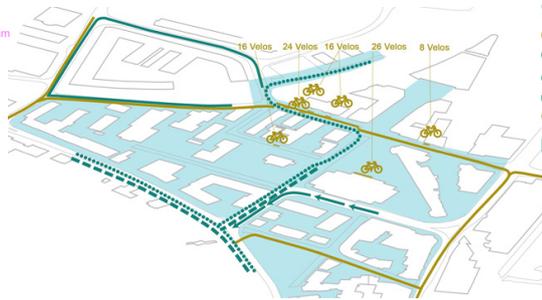
- zur See
- zur Altstadt
- See /Altstadt



- Raum mit Priorität Fussverkehr
- Raum mit Priorität Fussverkehr „Vision“
- Trottoir, Fussverkehrsverbindung
- Trottoirüberfahrt



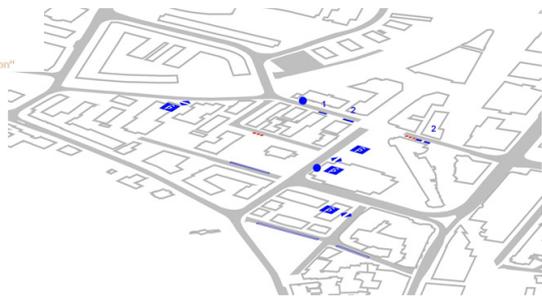
★ Kunst im öffentlichen Raum



- Route Schweiz Mobil  
Vision: Führung via Alpenstrasse
- Kantonale und kommunale Radrouten
- Radstreifenangebot beidseitig
- Radstreifenangebot einseitig
- Fussweg mit Radfahren gestattet
- Veloabstellplätze
- Niedriggeschwindigkeitsregime:  
Führung Velo im Mischverkehr



- Tempo-30-Zone
- Begegnungszone
- Begegnungszone „Vision“

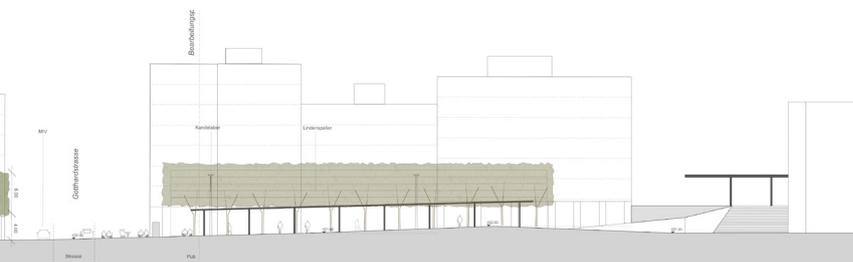


- öffentlich zugängliches Parking MV
- Ein- und Ausfahrt
- Kurzzeit- Parkfelder MV jinkl. IV
- öffentliche Parkfelder MV
- Unterflurcontainer
- Wichtige Anlieferungsunkte  
(analog Heute)

Konzeptskemen und Funktionsschema Verkehrsführung



Visualisierung Kreuzung Alpen- und Gotthardstrasse



PROJEKT NR. 03	WALK THE LINE...
Landschaftsarchitektur:	koepflipartner landschaftsarchitekten gmbh Neustadtstrasse 3, 6003 Luzern
Projektbearbeitung:	Stefan Koepfli, Anna Sarroca, Blanche Keeris
Verkehrsplanung:	AKP Verkehringenieur AG Habsburgerstrasse 26, 6003 Luzern
Projektbearbeitung:	Adrian Leuenberger, Christian Tschopp



Visualisierung Alpenstrasse

Der Beitrag zeichnet sich durch eine dezente, zurückhaltende Gestaltung aus. Mit feinen und subtilen Eingriffen werden vorhandene gestalterische Qualitäten gestärkt und Verunklärungen behoben. Zentrales Gestaltungselement ist die blaue Linie, welche einen sinnlichen und poetischen Bezug zum See schafft. Nicht nur in der Farbe, sondern auch in der Oberflächenbeschaffenheit, welche dem Wellenschlag nachempfunden ist. Dieses Artefakt soll die Bedeutung der Achse Bahnhof–See betonen. Um diese Sichtachse vom Bahnhof zum See wieder zu stärken, sollen einzelne Bäume gefällt werden und seitliche Einbauten wie Lichtkandelaber an den Rand versetzt werden. Die Beleuchtung in der Alpenstrasse wird durch Seilhängeleuchten ersetzt. In der Gotthardstrasse soll die Aufenthaltsqualität mit einer Abfolge von situativ angeordneten Bäumen verbessert werden. Dabei wird im östlichen Abschnitt der Gotthardstrasse die heute schon beengte Situation beim Café Speck und beim Kino Gotthard noch weiter eingeschränkt. Die Flächen in der Erlen- und der Pilatusstrasse, in welchen ein Einbahnverkehr angeordnet wird, möchten die Verfasser besser den angrenzenden Flächen zugeordnet wissen. Dabei wird in diesen beiden Strassen die Aufenthaltsqualität gegenüber heute nicht verbessert. Die Verfasser sind sich der funktionalen Bedeutung der Gotthard- und Alpenstrasse im Gesamtsystem der Stadt Zug sehr bewusst. Daher bleibt das übergeordnete Verkehrssystem unverändert. Die Gotthardstrasse erhält im westlichen Teil eine Kernfahrbahn mit

Radstreifen, welche aus Platzgründen jedoch nicht auch im östlichen Teil angeboten werden kann. Das Angebot für Velofahrer endet bei der Alpenstrasse. Die Alpenstrasse wird mit dem blauen Mittelstreifen ergänzt, um die Trennwirkung für Fussgänger zu reduzieren. Dieses Element reagiert undifferenziert auf die unterschiedlichen Nutzungen entlang der Alpenstrasse, welche sich in zwei klar unterschiedliche Abschnitte zwischen Gotthard- und Bundesstrasse unterteilen lässt. Der südliche Abschnitt wird von der Anlieferung Coop City und der Reformierten Kirche begrenzt, wo wenig Querungsbedarf besteht. Um Schleichverkehr in der Pilatusstrasse und Erlenstrasse zu verhindern, ist nur noch Einrichtungsverkehr in Richtung Norden möglich. Der Veloverkehr ist in beiden Richtungen zugelassen. In beiden Strassen wird dazu ein Radstreifen markiert. Um der heutigen verkehrlichen Situation entsprechen zu können, werden daher auch gestalterisch prägende verkehrsorientierende Elemente wie Markierungen und klassische Schutzinseln eingesetzt. Unsicher ist, ob der blaue Mittelstreifen mit seinem in Beton ausgeführten Wellenschlag einfach und wirtschaftlich erstellt und die filigrane Struktur im Unterhalt langfristig bestehen kann.

Trotz der sehr sorgfältigen und präzisen Gestaltung, welche verkehrliche Optimierungen ermöglicht, ist die Strahlkraft für diesen Ort eher bescheiden.

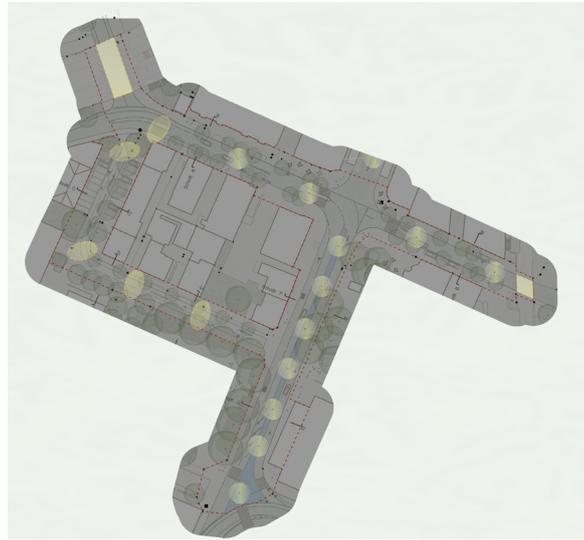


Situation M 1:2000





Funktionsschema Verkehrsführung



Beleuchtungskonzept



Strassenprofile AA' bis GG' ohne M



Visualisierung Gotthardstrasse

PROJEKT NR. 05	OPEN SPACE
Landschaftsarchitektur:	S2L Landschaftsarchitekten BSLA SIA Flurstrasse 56, 8048 Zürich
Projektbearbeitung:	Daia Stutz, Jan Stadelmann, Valentin Hofer, Aicha Halder
Verkehrsplanung:	IBV – Hüsler AG Olgastrasse 4, 8001 Zürich
Projektbearbeitung:	Luca Urbani, Serena Marra
Raumplanung:	Eckhaus AG Städtebau Raumplanung Rousseaustrasse 10, 8037 Zürich
Projektbearbeitung:	Christian Blum, Philip Spring



Visualisierung Alpenstrasse

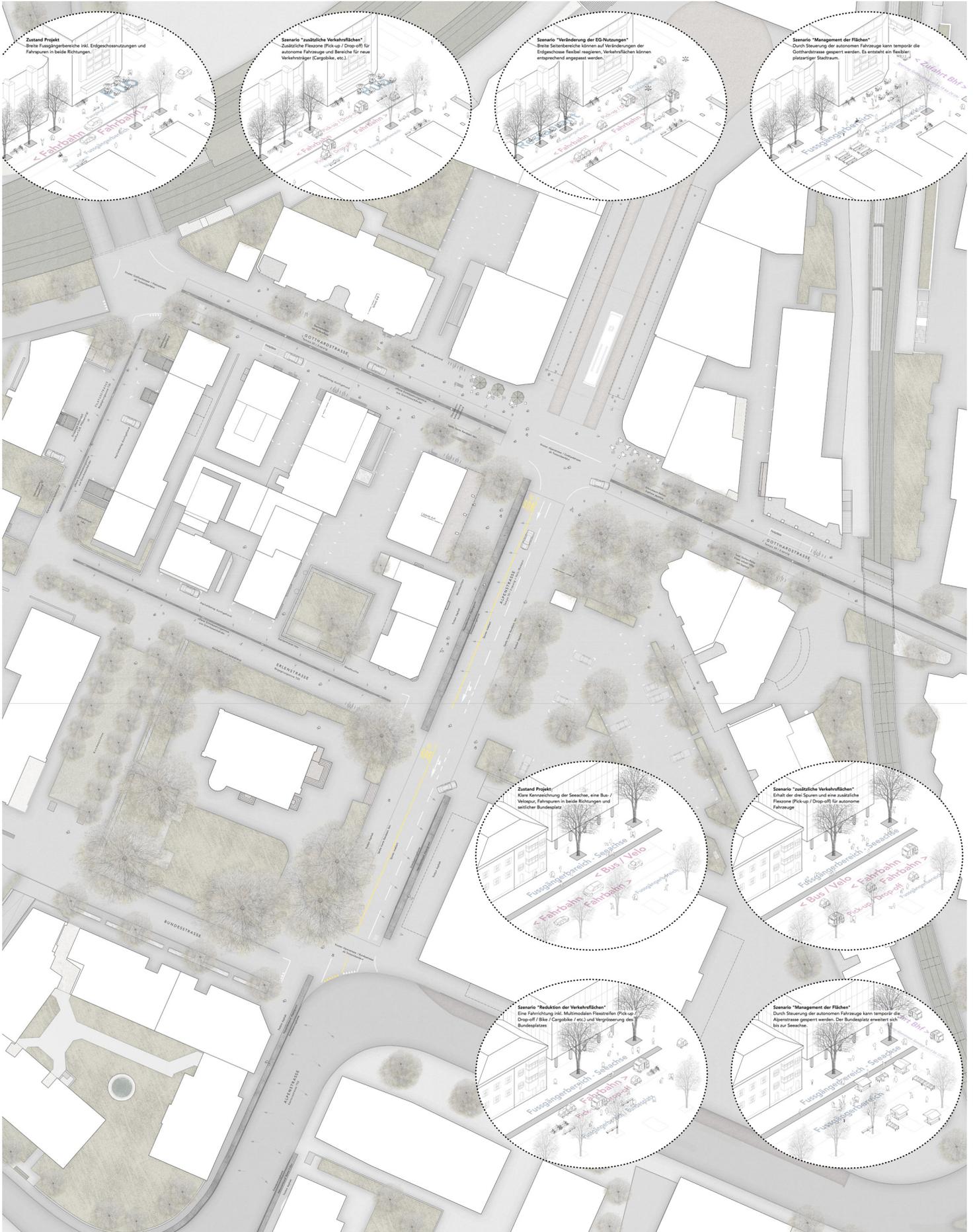
Mit ihrem Beitrag gehen die Verfassenden weit über den üblichen Rahmen der Aufgabenstellung hinaus. Sie beschäftigen sich insbesondere mit dem Wandel der Mobilität im Licht gesellschaftlicher Trends und die daraus folgenden Verhaltensveränderungen der Stadtraumnutzenden. Daraus ergibt sich für den öffentlichen Raum eine deutlich veränderte Programmierung. In Verbindung mit vorgeschlagenen Netzerweiterungen und einer stärkeren Hierarchisierung der Strassenräume mit dem Ziel einer sogenannten „harmonischen“ Beruhigung des motorisierten Individualverkehrs, wird ein detailliertes durchdachtes Gesamtsystem anschaulich präsentiert.

Verkehrlich ist eine Tempo-30-Zone auf der Alpen- und Gotthardstrasse vorgeschlagen. Die Pilatus- und Erlenstrasse sind als Begegnungszone mit Tempo 20 ausgebildet. Die Alpenstrasse weist aufgrund der Bevorzugung des Busverkehrs weiterhin eine separate Busspur auf. Die Gotthardstrasse als „Quartierlink“ bezeichnet, erhält durch die Ausbildung einer mittigen offenen Entwässerungsrinne einen veränderten nutzerorientierten Ausdruck. Gestalterisch augenfällig sind vor allem lineare Elemente in Form von offenen Entwässerungsrinnen in der Gotthardstrasse und versetzten breiten Natursteinbändern in der Alpenstrasse. Das Baumkonzept beschränkt sich auf die Anordnung von fiederblättrigen versetzten Baumpaketen in der Gotthardstrasse. Die Alpenstrasse ist als sogenannte Seachse von Elementen freigestellt und räumlich offen.

Der Beitrag besticht durch seine übergreifende grundsätzliche Auseinandersetzung mit den gesellschaftlichen Veränderungen. Die sich daraus ergebenden Schlüsse werden plausibel in ein Gesamtkonzept verwoben. Das Freihalten grosser Teile des Stadtraums zugunsten möglicher Entwicklungen ist konzeptionell nachvollziehbar. Die konkrete gestalterische Umsetzung dazu vermag aber leider weniger zu überzeugen. Der subtile Umgang mit dem Bestand und dem Einfügen von neuen Elementen in der Pilatus- und Erlenstrasse wird im Umgang, insbesondere mit der Alpenstrasse, vermisst. Das visualisierte Erscheinungsbild der Alpen- und Gotthardstrasse ist zu sehr aus dem Prozessgedanken künftiger Entwicklungen hergeleitet. Verkehrstechnisch sind die Massnahmen im Projektperimeter angemessen und umsetzbar. Insgesamt ist der Beitrag sehr bemerkenswert, formuliert er doch Entwicklungsprozesse, die für die künftige Stadtentwicklung Massgabe sein werden.



Situation M 1:2000



Situation M 1:1250



# 1. Beurteilungsrundgang

PROJEKT NR. 1	T-BONE
Landschaftsarchitektur:	TSCHUMI Landschaftsarchitektur Sängglenstrasse 20, 8118 Pfaffhausen
Projektbearbeitung:	Christian Tschumi, mit Beat Zoderer (Künstler)
Verkehrsplanung:	Metron Verkehrsplanung Stahlrain 2, 5201 Brugg
Projektbearbeitung:	Yves Meyer, Marc Schneiter, Josip Jerkovic
Beleuchtung:	art light Zürcher Strasse 202, 9014 St. Gallen
Projektbearbeitung:	Mario Rechsteiner, Angelo Rocco



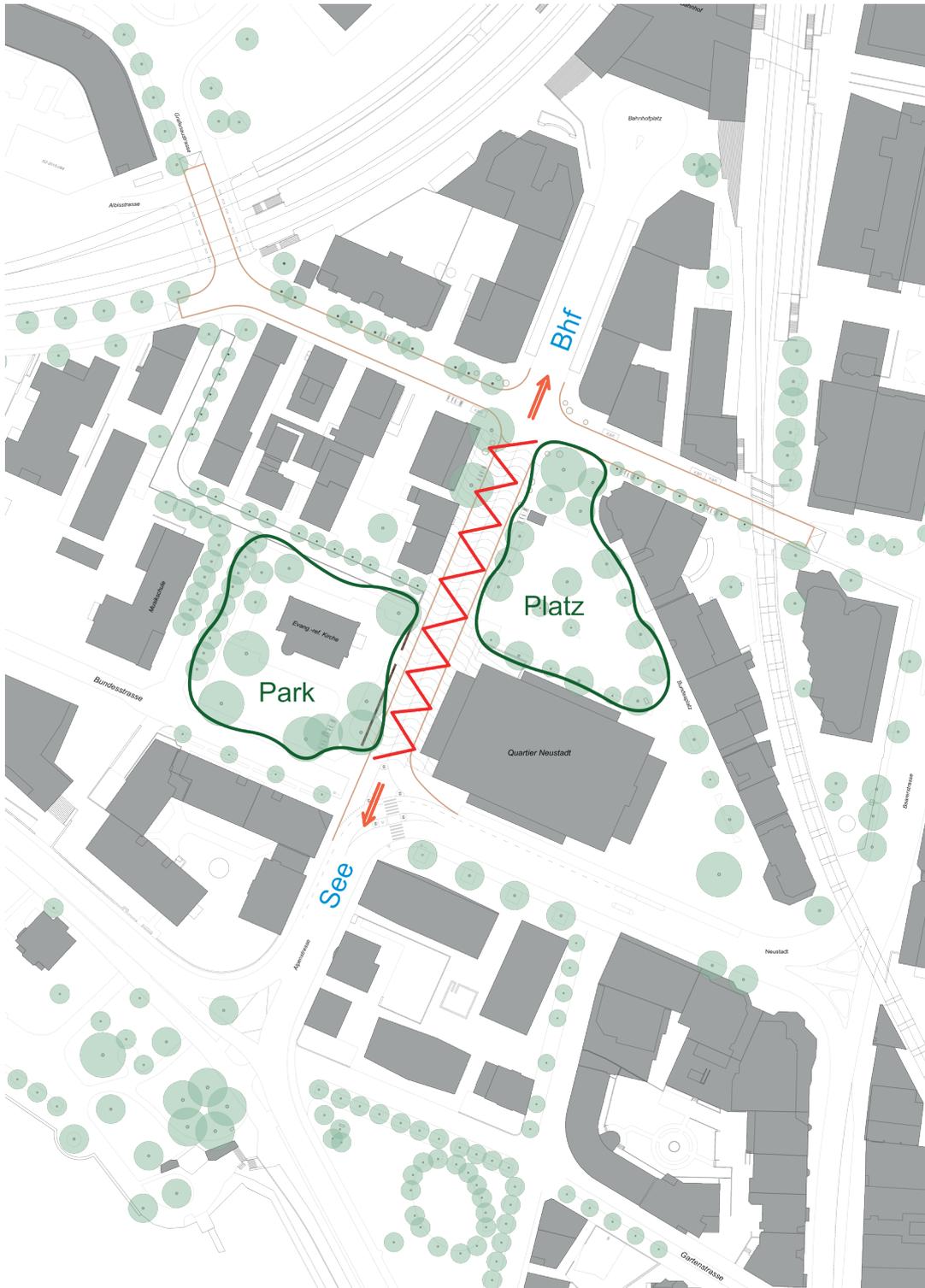
Visualisierung Alpenstrasse

Aus der historischen Analyse der Vorstadt geht die Wichtigkeit der Achse Bahnhof-See hervor, welche akzentuiert werden soll. Aus der heutigen Schwäche des Nichtbezugs zum See und zu den Alpen wird der Schwerpunkt auf die bestehenden Raumsequenzen gelegt, mit der Option, den zentral hervorgehobenen Teil bis zum See zu verlängern. Dieser identitätsstiftende Abschnitt wird mit einem wellenartigen, expressiven Belagsmuster belegt, welches das nahe Wasser spürbar machen soll. Die Wellen setzen sich aus zwei unterschiedlichen Asphaltmischungen zusammen, einmal mit blauen, einmal mit weissen Kieseln aus Glas. Das Bodenmuster belegt den Strassenraum wie ein Teppich von Fassade zu Fassade und soll als Icon wirken. Wie auch die Tortensitze, welche lose verteilt um die Kreuzung anzutreffen sind. Die Sitzmöbel sind eine Referenz an die Zuger Kirschtorte. So soll die Transformation vom klassischen Strassenraum hin zum urbanen Lebensraum erfolgen. Die Gotthardstrasse wird weniger stark transformiert und bekommt primär eine neue Identität über das Strassenprofil, dem hier nur mit weissem Kiesel ergänzten Belag und der neuen Bepflanzung in Form von Zierkirschen. Die Pilatusstrasse und die Erlenstrasse werden mit normalem Asphalt ausgeführt, erhalten aber je eine neue Baumreihe aus Erlen und Mehlbeeren.

Unter T-bone verstehen die Verfasser die übergeordnet wichtigen Achsen Alpen- und Gotthardstrasse, auf welchen sie Tempo 30 und einen hohen Öffentlichkeitsgrad vorschlagen. Die Pilatus- und die Erlenstrasse

hingegen sehen und stärken sie als Quartierschliessungsstrasse und schlagen hier eine Begegnungszone vor. Das Verkehrsregime bleibt grundsätzlich gleich mit den erwähnten Temporeduktionen. Der Velofahrer zirkuliert im Mischverkehr mit dem Autofahrer auf der ausgewiesenen Fahrbahn, welche seitlich mit einem Randstein von 3 cm Anschlag markiert wird. Der Fussgänger kann so ungehindert queren.

Die durch die Strassengestaltung, Hierarchisierung und das Pflanzkonzept angestrebten Ziele werden durch die Beleuchtung nachts unterstützt. Hängeleuchten in der Alpen- und Gotthardstrasse stärken den Charakter des städtischen Strassenraumes, einfache Kandelaberleuchten in den übrigen Strassen stärken den Quartiercharakter. Die Freiräume Kirche und Platz werden zusätzlich in Szene gesetzt, genauso wie die Nutzungsarten der Unterführungen mit unterschiedlichen Lichtqualitäten hervorgehoben werden. Bezüglich Lebenszykluskosten ist das Projekt schwer einzuschätzen. Erfahrungen zeigen, dass die farb- und formgleiche Erneuerung des Asphalts schwierig ist. Das Projekt zeigt hohe Kohärenz zwischen Verkehr, Tempo zonen, Strassenquerschnitt und Beleuchtung. Die starke Auszeichnung des Belages, mit speziellen Farben und Mustern, kann im Detail, bspw. im Bereich der Anlieferung des Coop City Gebäudes, nicht nachvollzogen werden. Zu beliebig sind Anschlüsse, Beginn und Ende besonders im südlichen Abschnitt der Alpenstrasse.



Situation M 1:2000



Situation M 1:1250



Strassenprofile M 1:800

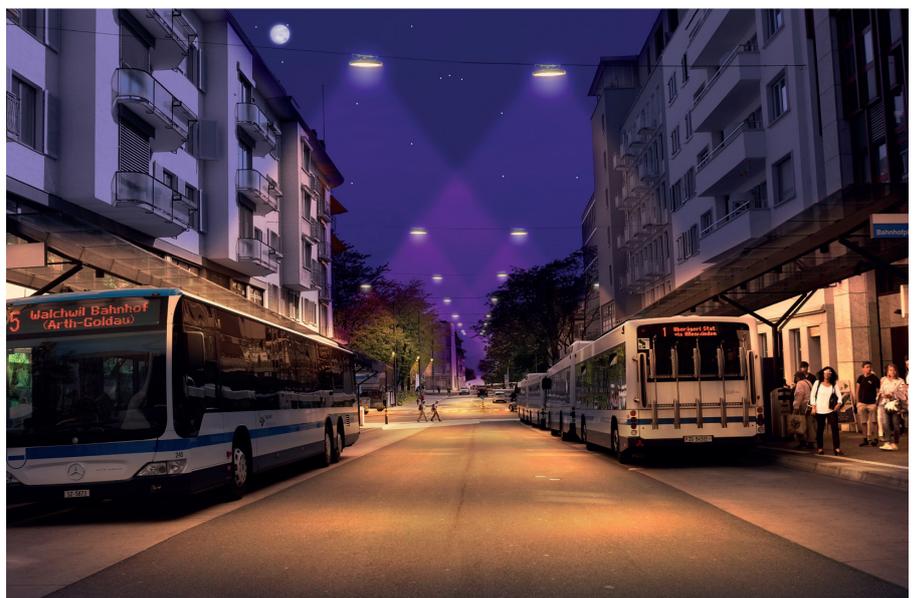


- |                |                 |                      |
|----------------|-----------------|----------------------|
| Begegnungszone | Radweg kantonal | Kiss & Ride          |
| Tempo 30 Zone  | Radweg kommunal | Parkplatz/Tiefgarage |
| Buslinie       | Fussverkehr     | Veloabstellplätze    |
| Bushaltestelle |                 |                      |

Funktionsschema Verkehrsführung



Beleuchtungskonzept



Visualisierung Bahnhofplatz bei Nacht

# 1. Beurteilungsrundgang

PROJEKT NR. 06	ALPENTEPPICH
Landschaftsarchitektur:	Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH Vulkanstrasse 120, 8048 Zürich
Projektbearbeitung:	Lukas Schweingruber, Robin Winogrod, Helena Guedes, Joanna Szyda, Helen Yu, Lene Zingenberg
Verkehrsplanung:	Transitec Beratende Ingenieure AG Aarberggasse 30, 3011 Bern
Projektbearbeitung:	Aline Renard, Julian Fleury
Visualisierungen:	ATELIER BRUNECKY, Nela Harastova



Visualisierung Alpenstrasse

Prägendes Element der Gestaltung ist der Alpentepich, welcher über die Alpenstrasse gelegt wird. Dieser aus verschiedenen Gneisen gewobene Teppich drückt eine hohe Zentralität für den Ort aus, soll aber auch gleichzeitig die Achse zum See betonen und die verschiedenen Räume verbinden. Für den Fahrverkehr werden noch zwei wie Intarsien ausgebildete Asphaltstreifen im Teppich eingesetzt. Er soll gleichzeitig Aufenthaltsort und Flaniermeile sein. Gewollt reagiert er nicht auf die doch unterschiedlichen Nutzungen an der Alpenstrasse, wie z. B. Reformierte Kirche oder Anlieferung Coop City. Der Alpentepich bildet für sich einen neuen Raum. Die Gotthardstrasse erstreckt sich flankierend zum Bahnhofplatz. Durch Anpassung des Strassenquerschnitts wird Raum geschaffen, um mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Ergänzende Baumreihen schaffen ein ruhiges Strassenbild, welches sich deutlich von der Alpenstrasse abhebt. Die Unterführungen unter den Bahnviadukten werden in spielerischer Art als Tore inszeniert. Ihre Unterseite soll farblich herausgearbeitet werden. Die Erlenstrasse wird ihrer Bedeutung entsprechend als ruhige Quartierstrasse zurückhaltend gestaltet. Die Pilatusstrasse hingegen wird als nördliche Verlängerung des Schulhausplatzes mit fließenden Asphaltflächen interpretiert und auch so gestaltet. Ergänzt wird die situativ präzise differenzierte Gestaltung auch mit einem Repertoire von entsprechenden Möblierungselementen, wie hölzerne Sitzbänke und Trinkbrunnen.

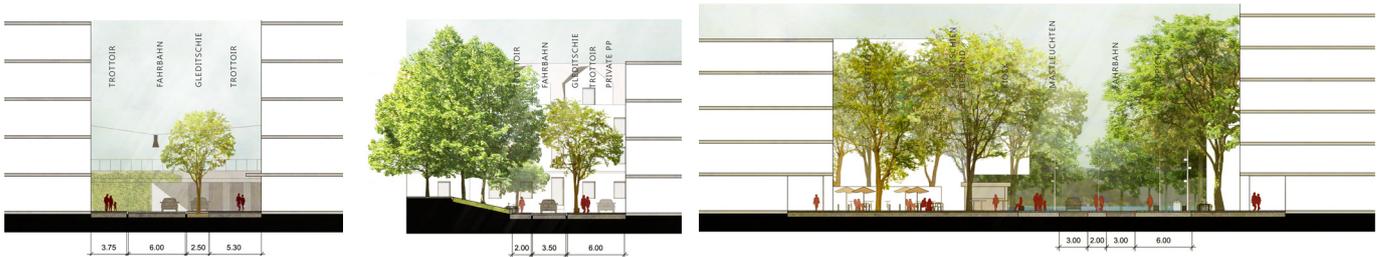
Auch mit der Beleuchtung wird der Unterschied zwischen Alpen- und Gotthardstrasse unterstrichen. In der Alpenstrasse sind an Masten befestigte Spots vorgesehen und in der Gotthardstrasse wird die bestehende abgespannte Beleuchtung aufgenommen. Konsequenterweise wird auch verkehrlich die Idee der Flaniermeile umgesetzt. Der Abschnitt zwischen Erlen- und Gotthardstrasse wird im Einrichtungsverkehr in Richtung Norden betrieben. Bus und Velo können in beide Richtungen verkehren. Dadurch kann der heute dreistreifige Querschnitt auf zwei Fahrstreifen reduziert werden, ohne Einschränkungen für den Busverkehr. Obwohl die neue Verkehrsführung durch ein Tempo-30-Regime überlagert wird, ist unsicher, ob die Gotthardstrasse dem zu erwartenden Mehrverkehr gewachsen ist, da sie zudem noch in ihrem Querschnitt reduziert wird. Um die Erreichbarkeit im Quartier zu gewährleisten, müssen zum Teil grössere Umwegfahrten in Kauf genommen und Anpassungen am Knoten Gotthard- und Baarerstrasse vorgenommen werden. Dieser im Konzeptionellen wie auch im Detail sorgfältig bearbeitete Beitrag stellt durch seine starke eigenständige Identität wenig Bezug zum Ort her und sprengt durch die vorgeschlagene hochwertige Gestaltung den Rahmen der Verhältnismässigkeit.



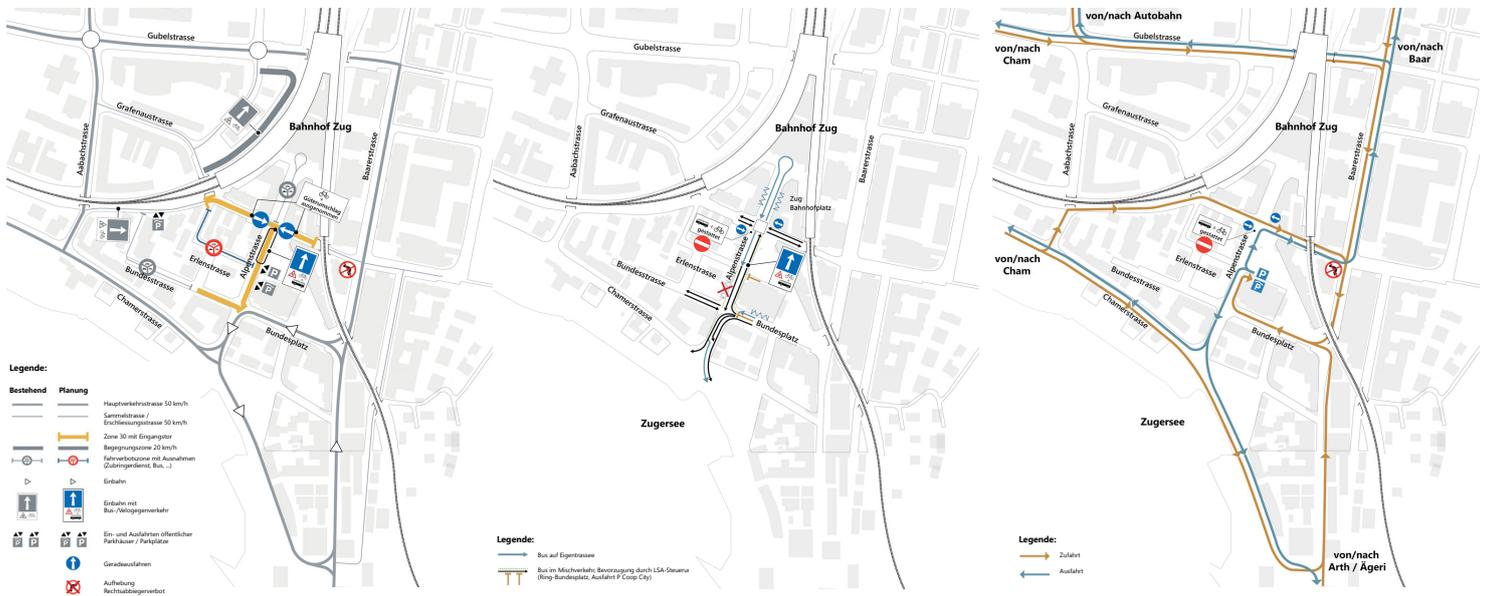
Situation M 1:2000



Situation und Längsansicht Gotthardstrasse (AA') M 1:1250



Strassenprofile Gotthardstrasse (BB'), Erlenstrasse (CC'), Alpenstrasse (DD') M 1:800



### Funktionsschema Verkehrsführung



### Konzept



Visualisierung Gotthardstrasse

# 1. Beurteilungsrundgang

PROJEKT NR. 07	CARILLON
Landschaftsarchitektur:	Andreas Geser Landschaftsarchitekten Freyastrasse 20, 8004 Zürich
Projektbearbeitung:	Andreas Geser, Max Geiser, David Berli
Verkehrsplanung:	Planwerkstadt AG Binzstrasse 39, 8045 Zürich
Projektbearbeitung:	Stefan Peter, Men-Duri Gaudenz
Ingenieur:	Wälli Ingenieure Stirnütistrasse 45, 6048 Horw
Projektbearbeitung:	Lukas Wohlwend



Visualisierung Kreuzung Alpen- und Gotthardstrasse

Der Bahnhofplatz soll neu über die Kreuzung Gotthard- und Alpenstrasse hinaus gelesen werden und diese miteinbeziehen. Räumlich wird der Platz im Bereich der Kreuzung Alpen- und Gotthardstrasse durch die beginnenden Lindenalleen, welche sind entlang der Alpen- und Gotthardstrasse erstrecken, gefasst. Die Strassenachsen führen seitlich gleichwertig weg und ihre begleitenden Bäume laufen langsam aus. Auf dem erweiterten Platz steht ein neuer Glockenturm als Referenz an Plätze in anderen Städten mit ähnlichen Uhren. Die Beleuchtung des Glockenspiels nimmt Bezug auf die Beleuchtung des Bahnhofs. Der Asphaltbelag des Bahnhofplatzes hebt sich leicht von den umgebenden Strassenbelagsflächen des städtischen Kontextes ab.

Das Verkehrskonzept definiert für jede Strasse einen einheitlichen Systemschnitt. Alpenstrasse und Gotthardstrasse werden neu Tempo-30-, die übrigen Strassen Tempo-20-Zonen. Das Projekt greift wesentlich in das bestehende Verkehrsregime ein, indem es die Alpenstrasse auf Höhe Bundesplatz für den Individualverkehr sperrt. Dies führt zu einer zusätzlichen Belastung des Knotens Gotthard- und Baarerstrasse. Die Auswirkungen können nur schwer abgeschätzt werden.

Die Strassenquerschnitte werden sehr verengt, so dass teilweise ungünstige Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus und Bus/Bus/Velo entstehen. Die gewonnenen Flächen werden dem Langsamverkehr, den Parkierungen und den Aussenflächen der Geschäfte

zugeschlagen. Die Einengung der Fahrbahn führt im mittleren Abschnitt der Alpenstrasse zu einem Versatz der Strassenachse und bei der Einmündung Bundesplatz zu einem grösseren Umbau der Kreuzung.

Das Geviert um die Erlen- und Pilatusstrasse wird als Begegnungszone ausgebildet. Gestalterisch sehen die Verfasser, neben der durchgehenden Belagsfläche, Trinkbrunnen und Beleuchtungskörpern, die Pflanzung von markanten Tulpenbäumen vor, die die Aufenthaltsqualität steigern und den Durchgangsverkehr mindern sollen. Rundbänke unterstreichen den neuen Aufenthaltscharakter des Ortes.

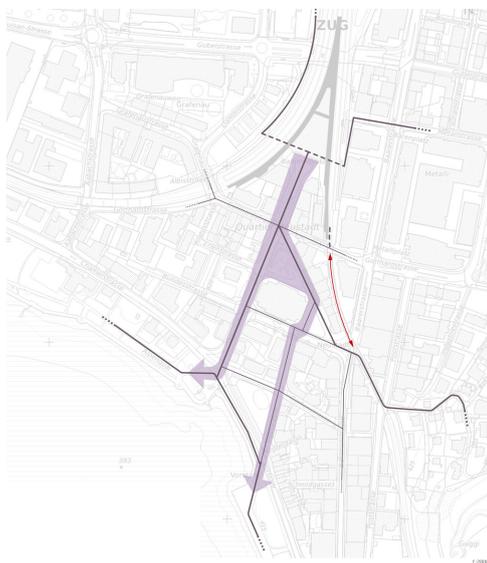
Die Gestaltung stärkt das Geviert Erlen- und Pilatusstrasse räumlich und zeigt einen neuen und spannenden Gestaltungsansatz der Quartierstrassen auf. Analyse, Lesart und Interpretation des erweiterten Bahnhofplatzes können allerdings nicht nachvollzogen werden. Die Vorschläge von Glockenuhr, Plätzchen in der Begegnungszone und Alleen sind schöne Elemente, hierzu kann jedoch kein Ortsbezug hergestellt werden.



Situation M 1:2000



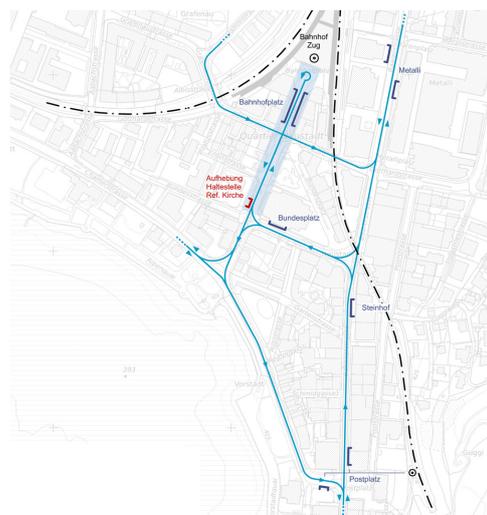
Situationsplan und Strassenprofil Gotthardstrasse (BB'), Alpenstrasse (CC') / Ansicht Alpenstrasse (AA') M 1:1250



- Fussgängerbereich Bahnhof-See
- Schweiz-Mobil-Route
- - - städtische Hauptachse
- neuer Viaduktweg
- - - Zugang Bhf



- - - Fahrverbot bestehend/neu
- Tempo-30-Zone
- Begegnungszone
- ▲ Gegenverkehrsregime
- ▲ Einbahnregime
- TG ▲ Tiefgarageneinfahrt



- Busachse
- Bus-Linie ZVB
- Bushaltestelle bestehend/aufheben
- - - Bahn-Linie SBB
- ⊙ Bahnhof



- Schweiz-Mobil-Route
- städtische Hauptroute
- städtische Nebenroute
- neue Veloverbindung

**Funktionsschema Verkehrsführung Fussverkehr, MIV, ÖV und Veloverkehr**



**Visualisierung Kreuzung Erlen- und Pilatusstrasse**

# 1. Beurteilungsrundgang

PROJEKT NR. 08	INNOVATIS
Landschaftsarchitektur:	Appert Zwahlen Partner AG Zugerstrasse 4, 6330 Cham
Projektbearbeitung:	Karin Meissle, Benjamin Gorzawski, Aleksandra Ilic
Verkehrsplanung:	Emch + Berger WSB AG Rüeggisingerstrasse 41, 6020 Emmenbrücke
Projektbearbeitung:	Peter Kurmann, Samuel Regli
Beleuchtung:	Mosersidler AG für Lichtplanung Austrasse 38, 8045 Zürich
Projektbearbeitung:	Uli Sidler



Visualisierung Alpenstrasse

Die strassenbegleitenden Baumstellungen sind begründet mit dem Ziel der Anknüpfung an die „ursprünglichen räumlichen Verhältnisse“. Daraus werden Baumreihen vorgeschlagen, die den oberen Bereich der Alpenstrasse und den Kreuzungspunkt zur Gotthardstrasse akzentuieren.

Das Konzept baut auf einer klaren Logik der Verkehrsführung mit einem räumlichen Bezug zur historischen Situation um die Wende vom 19. in das 20. Jahrhundert auf und ist nachvollziehbar. Daraus folgend wirkt die Alpenstrasse in Ihrer Erscheinung zu fragmentarisch. Der Schwerpunkt verlagert sich durch die Baumstellungen an den Kreuzungsbereich zur Gotthardstrasse. Dies steht im Widerspruch zu dem formulierten Freiraumkonzept der räumlichen Stärkung der Hauptachsen zum See und zur Altstadt. Der gestalterische Ausdruck ist zu vage formuliert. So scheint die Visualisierung der Alpenstrasse eher einer Quartierstrasse zugehörig als der Hauptachse zum See. Die Umschreibung des Baumkonzepts, des Ausstattungs- und Materialkonzepts, des Beleuchtungskonzepts sowie der technischen Details ist präzise und gut nachvollziehbar. Die Möblierung wird aus dem vorhandenen Katalog des Stadtmobiliars ausgewählt. Die Vorschläge sind zurückhaltend und dem Ort angemessen.

Abgeleitet aus dem historischen Kontext propagieren die Verfassenden die freiräumliche Stärkung der Alpenstrasse sowie die Diagonale über den Bundesplatz als Hauptachsen. Daraus folgend werden reduzier-

te Strassenquerschnitte und ein Regimewechsel auf Tempo 30 in der Alpen- und Gotthardstrasse, und ein Verzicht auf die separate Busspur in der Alpenstrasse vorgeschlagen. Für die Quartierstrassen der zweiten Hierarchiestufe wie die Pilatus- und Erlenstrasse werden Begegnungszonen mit Tempo 20 eingeführt. Der damit gewonnene Freiraum ist überwiegend den Gehbereichen zugeschlagen. Durch die Anhebung der Fahrbahn entstehen an den Kreuzungspunkten zur Gotthard- und Bundesstrasse platzartige Zonen, die direkt mit den anschliessenden Gehbereichen verbunden sind.

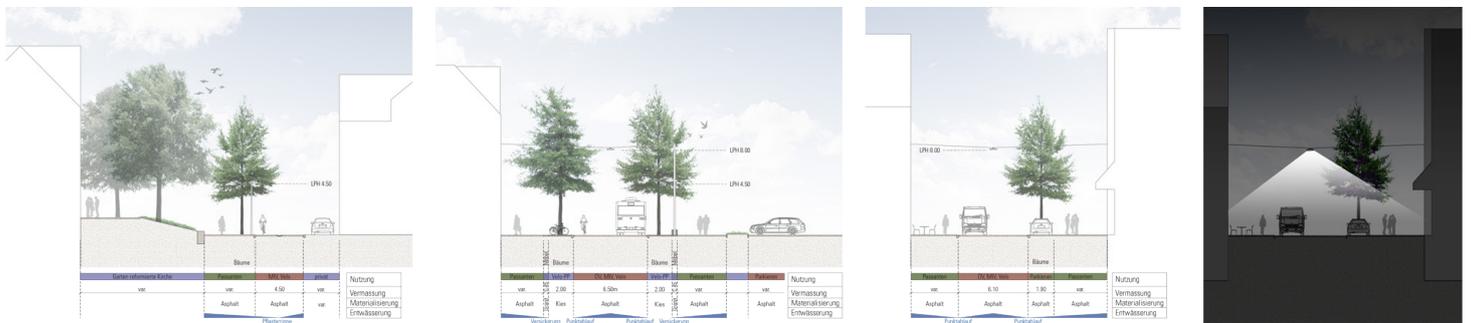
Die verkehrstechnischen Vorschläge der verkehrsberuhigenden Massnahmen sind plausibel. Kritisch beurteilt werden die ungünstigen Querschnitte in der Alpenstrasse bezüglich dem Begegnungsfall Bus/Bus/Velo. Kompensierende Massnahmen für den Wegfall der separaten Busspur in der Alpenstrasse fehlen. Die mit Bodennägeln markierten Kreuzungsbereiche sind in dieser Form verkehrstechnisch nicht umsetzbar.

Insgesamt liegt hier ein solides, aus dem Ort gedachtes Konzept vor. Hervorzuheben sind die detaillierten technischen Aussagen. Vermisst wird die vertiefte Auseinandersetzung mit dem Erscheinungsbild und die zeitgemässe Umsetzung aus dem analysierten historischen Kontext.





Situation M 1:1250



Strassenprofile links: Alpenstrasse, rechts: Gotthardstrasse / Gotthardstrasse Nachtansicht



Schema übergeordnetes Freiraumkonzept | M 1:5000

- öffentliche Plätze
- öffentliche Grünanlagen
- Hauptachsen
- - - Nebenachsen



Schema Baumkonzept | M 1:2000

- Quercus palustris neu
- Liquidambar styraciflua neu
- Liquidambar styraciflua bestehend
- Bäume bestehend (diverse Arten)



Schema Temporegime | M 1:2000

- Tempo 50
- Tempo 30
- Begegnungszone



Schema öffentlicher Verkehr | M 1:2000

- Linienführung Bus
- Haltestellen
- Haltestellen aufgehoben



Schema Veloverkehr | M 1:2000

- Veloroute 1. Priorität
- Veloroute 2. Priorität
- - - Massnahmen ausserhalb des Wettbewerbsperimeters notwendig



Schema Parkierung, Anlieferung, Entsorgung | M 1:2000

- Parkplätze öffentlich
- Parkplätze privat
- Parkplätze aufgehoben
- Projekt Einstellhalle
- Anlieferung Coop
- Standort Unterflurcontainer

**Funktionsschema Aussenraum und Verkehrsführung**



**Perspektive Möblierungsprinzip**



IMPRESSUM

Herausgeber: Baudepartement Stadt Zug / Abteilung Städtebau  
St.-Oswalds-Gasse 20, 6300 Zug

Redaktion / Layout: Abteilung Städtebau  
Dajana Bässler, Projektleiterin Städtebau, Stadt Zug

Bilder / Fotos: Baudepartement Stadt Zug / Stefano Schröter, Luzern /  
Projekteingaben Teams

Copyright: © 2018 Stadt Zug

