

Zug
2050

Stadt- raum- konzept

Für eine neue Ära der
räumlichen und baulichen
Gestaltung der Stadt Zug

Stadtrat von Zug (Hrsg.)

A Kleinstadt mit grosser Stadtbaukultur

Die zukunftsorientierte Stadtbaukultur nutzt das «Wachstum nach innen» konsequent zur Stadtraumgestaltung und Stadtverschönerung, ohne die Vorteile der Kleinstadt aufzugeben.

D Stadtteile und Quartiere mit Charakter

Jeder Stadtteil mit seinen unterschiedlichen Quartieren besitzt einen eigenen Charakter, der durch vielfältige Gestaltungsverwandtschaften der Häuser im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Raum entsteht.

E Erlebbare Panoramen

Die erlebbare Nähe zur umgebenden Landschaft inmitten der Stadt und die sorgfältige Einbettung der Stadtsilhouette in das Landschaftsbild werden als besondere stadträumliche Qualitäten von Zug bewahrt und gestärkt.

B Das Stadtzentrum als Herzstück

Das vielfältige Zuger Stadtzentrum besitzt eine hohe Attraktivität, Aufenthalts- und Wohnqualität und ist Herzstück des öffentlichen Lebens sowie der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Zuger Region.

C Lesbare Strassen- und Platzräume

Strassen- und Platzräume werden unter Berücksichtigung ihrer Doppelfunktion als Mobilitätsräume und Begegnungsorte sorgfältig gestaltet und bieten Raumgeborgenheit für eine vitale und auf Nachhaltigkeit bedachte Stadtgesellschaft.

F Urbane Grünräume

Multifunktionale urbane Grünräume und gut erreichbare, untereinander vernetzte Landschaftsräume leisten einen wesentlichen Beitrag zur hohen Lebensqualität in den Stadtteilen und Quartieren.

Zug 2050

global vernetzte, lokal verwurzelte Kleinstadt an See und Berg

Heute
beginnen,
die Stadt
von morgen
zu planen
und zu
bauen!

Unsere gemeinsame Reise ins Jahr 2050 beginnt heute. Wir starten mit Bodenhaftung, bestaunen den Zustand der Stadt Zug, beschreiben sie, hören, sehen, riechen und fühlen ihre Orte, jeden für sich und alle zusammen. Dann heben wir ab, trauen unseren Träumen, wagen uns vor in die unbekannte Zukunft, um ein Bild von ihr zu entwerfen. Denn nur so wird es uns gelingen, heute an der Stadt von morgen zu bauen, sie aktiv, Schritt für Schritt mit allen Beteiligten gemeinsam nach unseren Wünschen und Vorstellungen zu gestalten – für uns, unsere Kinder und Kindeskinde.

Baudepartement Stadt Zug
April 2019

S. 4

Auftakt

S. 6

Ausgangslage

S. 74

Ausblick

S. 81

Anhang

Grundlagen

Prozess

Glossar

S. 11

Zug 2050

S. 12

A Kleinstadt mit grosser Stadtbaukultur

S. 24

B Das Stadtzentrum als Herzstück

S. 34

C Lesbare Strassen- und Platzräume

S. 44

D Stadtteile und Quartiere mit Charakter

S. 54

E Erlebbare Panoramen

S. 64

F Urbane Grünräume

Die Schweiz wächst, und so auch unsere Stadt. Lebten 1980 noch 23 000 Personen in Zug, waren es 2017 bereits 30 000. Zug ist in vielen Belangen eine attraktive Stadt, die auch in Zukunft junge und alte Menschen, Familien, Paare und Einzelpersonen sowie Unternehmen aller Grössenordnungen anziehen wird. Auf der anderen Seite sind die Landreserven beschränkt, und die Freiräume und Grünflächen müssen zugunsten einer guten Lebensqualität bewahrt werden.

2013 hat die Schweizer Bevölkerung das Raumplanungsgesetz über die Siedlungsbegrenzung mit 63 Prozent klar angenommen. Im Kanton Zug sogar mit 71 Prozent und mit knapp 75 Prozent in der Stadt Zug. Ein deutliches Zeichen, dass die Zuger Stadtbevölkerung die Freiräume erhalten möchte und gewillt ist, die Stadt Zug gegen innen zu verdichten. Mit dem Ja zum Hochhausreglement Ende 2017 wurde diesem Willen erneut Ausdruck gegeben.

Die Stadt Zug wird sich in den nächsten Jahrzehnten nicht nur in den Verdichtungsgebieten, sondern auch im Zentrum und in den Quartieren verändern. Darin liegt eine grosse Chance: Nämlich unsere Stadt so weiterzuentwickeln, dass attraktive Stadträume entstehen, in denen sich Menschen gerne aufhalten, sich leicht orientieren und zuhause fühlen können. Stadträume, die Angebote für die Alltagsgestaltung und Versorgung, zum Arbeiten und zur Freizeitgestaltung bieten – mit einer guten Lebensqualität für die Bevölkerung und einer hohen Standortattraktivität für Unternehmen.

Diese Vision verfolgt der Stadtrat mit dem Stadtraumkonzept Zug 2050. Als stadträumliche Grundlage, die aus vielen Workshops entstanden ist, zeigt es Wege und Möglichkeiten für die langfristige räumliche Entwicklung sowie die stadträumliche und bauliche Gestaltung

der Stadt auf. Der Schwerpunkt liegt in der Gestaltung des öffentlichen Raums und dem ortsbaulichen Charakter, der sich von Quartier zu Quartier unterschiedlich ausprägt. So soll gewährleistet werden, dass hochwertige Stadträume mit eigenständigen Identitäten, vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und nachhaltigen Raumqualitäten zur Verfügung stehen, die den Bedürfnissen der sich wandelnden und voraussichtlich weiterwachsenden Stadtgesellschaft entsprechen.

Eine Stadt ist ein Gemeinschaftswerk, das umso besser gelingen kann, wenn ein gemeinsames Verständnis für eine ganzheitliche Stadtbaukultur besteht. Eine solche Ausrichtung der stadträumlichen Planung kann nur im engen Dialog mit der Bevölkerung und den übrigen Akteuren gelingen. Das Stadtraumkonzept Zug 2050 ist das Werkzeug, das diesen Dialog anstossen und allen, die in der einen oder anderen Form an der Zukunft der Stadt Zug mitbauen, als Leitschnur dienen soll.

Zug, 9. April 2019

[Eliane Birchmeier](#)

Vorsteherin Baudepartement seit 1.1.2019

[André Wicki](#)

Vorsteher Baudepartement bis 31.12.2018

Vorsteher Finanzdepartement seit 1.1.2019

[Christian Schnieper](#)

Stadtarchitekt

[Harald Klein](#)

Stadtplaner

Ausgangslage

Siedlungsbegrenzung und nachhaltiger Städtebau

Die Siedlungsentwicklung in der gesamten Schweiz war seit Mitte des letzten Jahrhunderts stark von einem Wachstum an den Siedlungsrändern geprägt. Heute stellt die **Siedlungsbegrenzung** ohne Minderung des Wachstums ein wichtiges nationales politisches Ziel dar. Stadterweiterungen in Verbindung mit Neuzoningungen sind nach kantonalem Recht unzulässig.

In Zukunft wird es folglich darum gehen, die Stadt innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets weiterzuentwickeln. Dies bedingt einen nachhaltigen Städtebau, der Räume für flexible Nutzungen und sich wandelnde soziale, wirtschaftliche und ökologische Ansprüche der Gesellschaft schafft. So kann neben den **qualitätvollen Lebensräumen** für die in Zug wohnenden und arbeitenden Menschen auch die **Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft** gesichert werden. Beides sind wichtige Grundlagen für die Lebensqualität und den gesellschaftlichen Zusammenhalt.

Gemeinsam für mehr Qualität

¹ Beide Zitate stammen aus der Erklärung von Davos anlässlich der Kulturministerkonferenz 20.–22. Januar 2018 in Davos, S. 16, Download: www.davosdeclaration2018.ch

Es ist «überall in Europa ein allgemeiner **Verlust an Qualität der gebauten Umwelt** und der offenen Landschaften» festzustellen. Dieser «zeigt sich in einer Trivialisierung des Bauens, in fehlenden gestalterischen Werten und einem fehlenden Interesse für Nachhaltigkeit, in zunehmend gesichtslosen Agglomerationen (...), in einer Vernachlässigung des historischen Bestandes und im **Verlust regionaler Identitäten und Traditionen**».¹ Dass diese Beobachtungen

zumindest teilweise auch für die Stadt Zug gelten, wurde in einer [Umfrage des Baudepartments](#) im Herbst 2017 deutlich. Knapp 300 Bewohnerinnen und Bewohner nahmen an der Befragung teil und gaben Auskunft über die wahrgenommene Wohnqualität in ihrem Stadtquartier. Der Fokus der Befragung lag auf der Beurteilung der gebauten Lebensumwelt sowie der Gestaltung und der Nutzung öffentlicher Stadträume und Grünanlagen. Insgesamt war die [Zufriedenheit mit der Wohnqualität](#) in den Quartieren hoch. Unabhängig davon wurde der beobachtete teilweise [Verlust der baulichen Quartieridentität](#) häufig als problematisch angesehen. Vielfach waren es jüngere Neubauten und insbesondere grössere Bebauungen mit mehreren Gebäuden, die als nicht zum Quartier passend angesehen wurden. Gegenüber einer weiteren baulichen Verdichtung bestand häufig Skepsis, wenn diese mit einer Reduzierung des Freiraumangebots und einem sozialen Wandel im Quartier verbunden wurde. Auch der [soziale Zusammenhalt](#) im Quartier und eine beobachtete zunehmende Anonymisierung waren oft angesprochene, wichtige Themen. Insofern bestätigen die Ergebnisse der Umfrage das Bedürfnis der Menschen nach einer identitätsstiftenden Stadtarchitektur.

Das von den Quartierbewohnerinnen und -bewohnern abgegebene Meinungsbild erhebt nicht den Anspruch, repräsentativ für die gesamte Bevölkerung zu sein. Vielmehr sind die Ergebnisse als Hinweise zu verstehen und dienen dazu, die Diskussion über die gewünschte weitere Entwicklung der Zuger Wohnquartiere anzuregen. Angesichts des hohen Stellenwertes, den das Thema bei den befragten Personen besitzt, stellt sich die Frage, wie die [Mitwirkung der Bevölkerung](#) zukünftig verbessert und allenfalls auf eine repräsentative Basis gehoben werden könnte, damit den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner angemessen Rechnung getragen werden kann.

Konsequente Entwicklung nach innen

Im Zusammenhang mit der Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes werden die Gemeinden aufgefordert, die Arbeiten für die [Ortsplanungsrevision im Jahr 2019](#) aufzunehmen. Die Ortsplanungsrevision schliesst unter anderem die Überprüfung und Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung und des Entwicklungskonzeptes (2006) ein. Dabei sind die übergeordneten Ziele der konsequenten «Entwicklung nach innen» umzusetzen.

Die Stadt Zug hat bereits Erfahrung mit der Verdichtung innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen. So haben das starke Bevölkerungswachstum und die wirtschaftliche Prosperität seit den 1980er Jahren in vielen Gebieten zu einem umfassenden Austausch der früheren Bebauung verbunden mit einer [baulichen Verdichtung](#) geführt. Hinsichtlich der städtebaulichen Qualität ist diese Entwicklung aus heutiger Sicht nicht nur zufriedenstellend verlaufen. Das überlieferte [Stadtbild](#) hat mit Ersatz ortsbildprägender historischer Gebäude Identitätseinbussen zu verzeichnen und an Attraktivität und Aufenthaltsqualität verloren.

Angesichts des bestehenden anhaltenden [hohen Wachstumsdrucks](#) in Zug ist eine zweite «Verdichtungswelle» zu erwarten. Da im bestehenden Siedlungsgebiet nur noch wenige unbebaute Baulandreserven bestehen, wird ein weiteres Wachstum nur in Verbindung mit der Nachverdichtung bereits bebauter Stadtgebiete möglich sein. Hierbei sind die vom Kanton ausgewiesenen Verdichtungsgebiete und das Hochhausreglement nebst Bauordnung und Zonenplan wichtige Rahmenbedingungen.

In den [Verdichtungsgebieten](#) könnten bauliche Dichten in einer für die Stadt Zug neuen Grössenordnung Realität werden. Aufgrund bestehender Ausnützungsreserven, aber auch

in Verbindung mit Sondernutzungsplänen ist auch ausserhalb der kantonalen Verdichtungsgebiete eine bauliche Verdichtung möglich. Infolge dieser Entwicklung kann sich das Stadtbild in vielen Zuger Stadtgebieten in Zukunft merklich verändern. Ohne höhere **Ansprüche bei der Gestaltung** – sowohl des öffentlichen Raums als auch der einzelnen Gebäude – besteht die Gefahr, dass sich die Fehler der Vergangenheit zukünftig in einer neuen Grössenordnung wiederholen. Der nicht rückgängig zu machende Verlust der bereits heute stark beeinträchtigten baulichen Identität der Stadt Zug wäre die Folge.

Gleichwohl die bauliche Verdichtung sich in der Vergangenheit oftmals als Ursache von städtebaulichen Mängeln erwies, ergeben sich zukünftig gerade mit dem weiteren Umbau und der Innenverdichtung der Stadt grosse Chancen, vergangene **Entwicklungen zu korrigieren**. Somit könnte die hohe Dynamik in Verbindung mit einem starken Gestaltungswillen der Stadt zu einem Motor für die geforderte Stadtreparatur und Stadtverschönerung werden.

Zug 2050

Zukunftsbilder und Gestaltungsziele für die global vernetzte, lokal verwurzelte Kleinstadt an See und Berg

Die Ausgangslage und die Entwicklungsziele für die zukünftige räumlich-bauliche Gestaltung der Stadt Zug werden in sechs thematischen Schwerpunkten anhand von Texten, Plänen und Skizzen beschrieben (Punkt A bis F). Für jeden Schwerpunkt wird ein «Zukunftsbild» skizziert. Zur Realisierung der Zukunftsbilder werden Gestaltungsziele formuliert. In ihrer Gesamtheit bilden die Zukunftsbilder und die Gestaltungsziele das Stadtraumkonzept Zug 2050.

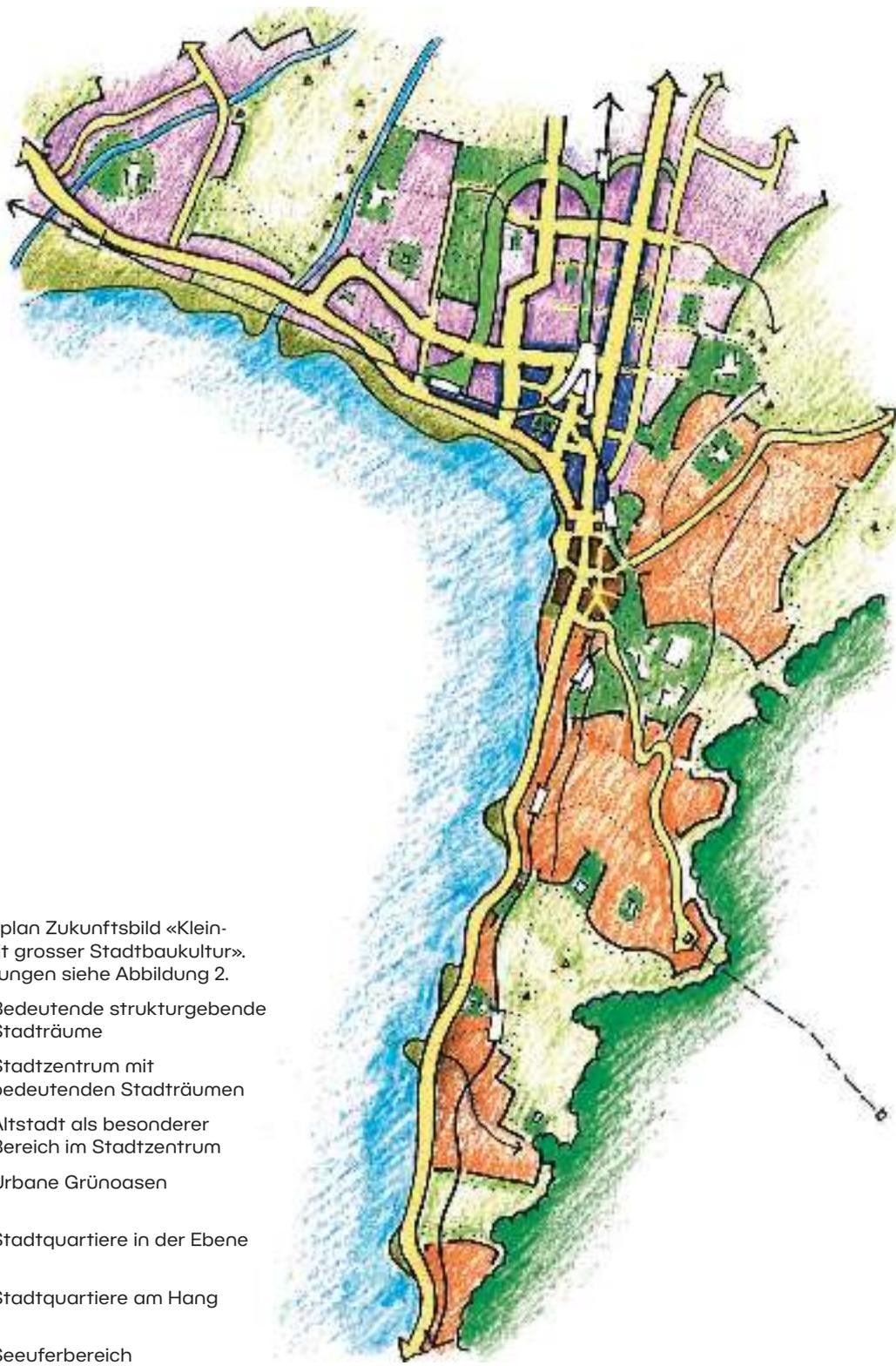
A Kleinstadt mit grosser Stadtbau- kultur

Die Stadt Zug ist aus der mittelalterlichen Stadt, der sehr gut erhaltenen heutigen Altstadt, hervorgegangen. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts erfolgte eine dichtere Bebauung der nördlich der Altstadt liegenden Gebiete (heutige Neustadt). Das historische Stadtzentrum mit Altstadt und Neustadt ist bis heute wichtiger Anziehungs- und Mittelpunkt des öffentlichen Lebens. Gleichzeitig wird die Stadt seit Beginn des grossen **wirtschaftlichen Aufschwungs** Mitte des 20. Jahrhunderts bis heute vom Städtebau der Moderne geprägt. Die wirtschaftliche Entwicklung hat eine hohe Anzahl international ausgerichteter Arbeitsplätze und Wohlstand für eine kontinuierlich wachsende Bevölkerung hervorgebracht. In der Folge setzte eine umfassende bauliche Entwicklung ein, die das überlieferte **Stadt-bild stark verwandelte**. Viele historische Gebäude wurden durch moderne Bauten ersetzt und es entstanden Wohnsiedlungen am Stadtrand. Die Entwicklung ist aus heutiger Sicht zum Teil kritisch zu beurteilen.

Mit der raumplanerischen Vorgabe der **Begrenzung der Siedlungsfläche** und angesichts der geringen noch unbebauten Baulandreserven, gewinnt die Innenentwicklung an Bedeutung. Bei einem anhaltenden Wachstum ist zukünftig eine **bauliche Verdichtung** der bestehenden Gebiete erforderlich. In den Verdichtungsgebieten könnten dabei bauliche Dichten in einer ganz neuen Grössenordnung Realität werden und zu neuen, eventuell ungewohnten städtebaulichen Situationen führen. Eine zufällige Verteilung örtlicher Dichten und Neubauten ohne einen verständlichen Bezug zum bestehenden Quartier bzw. zur Gesamtstadt wirken sich nachteilig auf das Stadtbild aus. An vielen Stellen unterscheidet sich die Stadt Zug hinsichtlich ihrer räumlich-baulichen Ausprägung kaum von Gemeinden und Städten anderer Agglomerationsräume der Schweiz.

Die Stadt Zug baut ihre zukünftige räumlich-bauliche Entwicklung auf den Grundsätzen urbaner Dichte und kompakter Gestaltung auf. Sie achtet dabei besonders auf die Ideen und Vorstellungen der Bevölkerung. Die heutigen **Vorteile der Kleinstadt** (menschlicher Massstab, kurze Wege und direkte Kontakte, hoher gesellschaftlicher Zusammenhalt) werden auch bei anhaltendem Wachstum der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen erhalten und weiterentwickelt. Dabei wird besonders auf eine hohe wirtschaftliche Produktivität, auf eine kulturelle Vielfalt und auf eine hohe Wohnqualität in der Stadt geachtet. Zug stärkt seine **Identität** als *global vernetzte, lokal verwurzelte Kleinstadt an See und Berg* und gewinnt so an Einzigartigkeit.

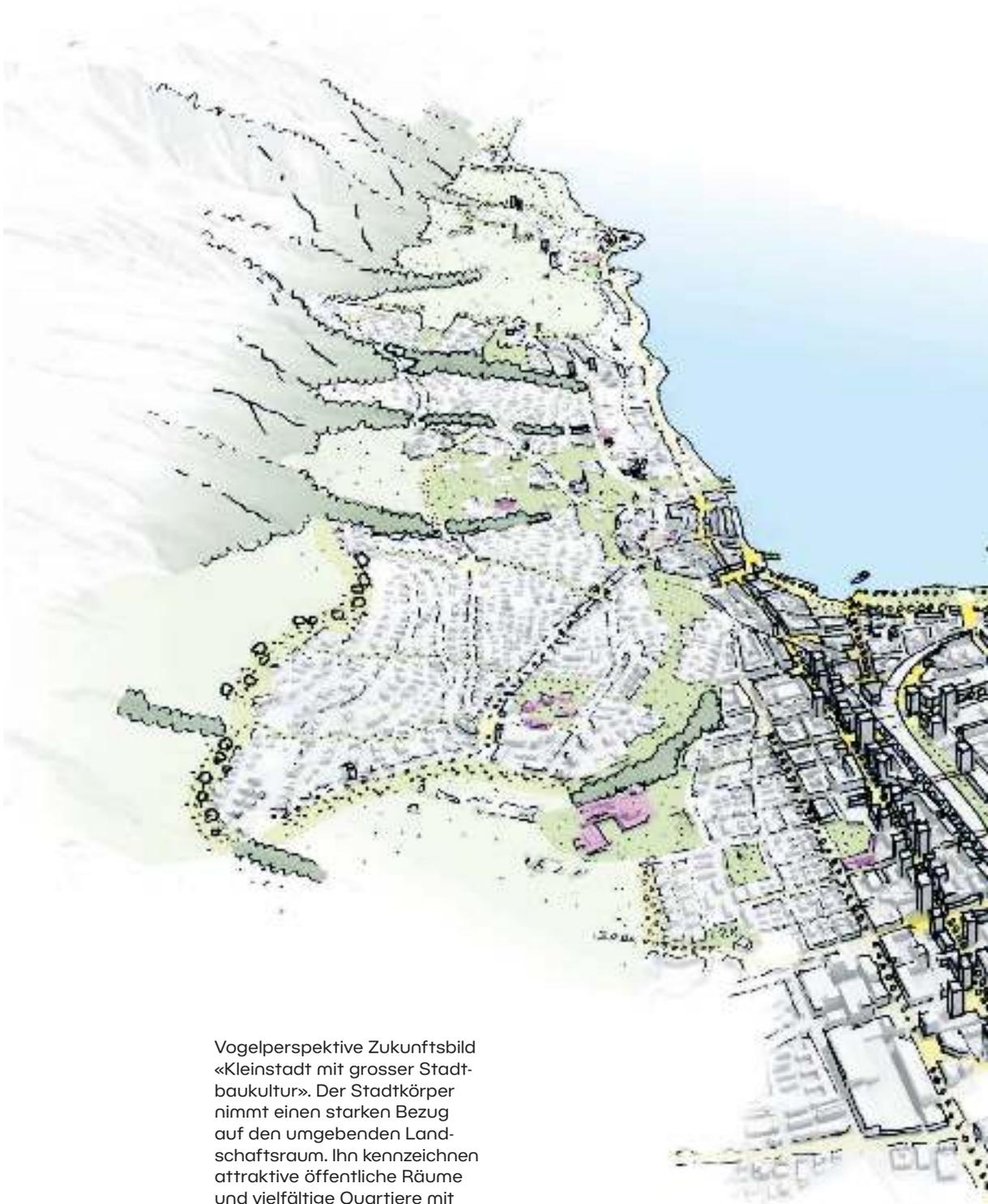
Die Innenentwicklung wird weitere **Veränderungen der bestehenden Stadt** zur Folge haben. Um die Identität der Stadt trotz der baulichen Veränderungen für die nachfolgenden Generationen zu erhalten und zu verbessern, bedarf es eines sorgfältigen Umgangs mit der überlieferten Stadt und ihren besonderen räumlich-baulichen Merkmalen. Gleichzeitig wird die Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrer Stadt, ihr Heimatgefühl, zu gewichten sein. Vor diesem Hintergrund besitzt die gestalterische **Qualität des öffentlichen Raums** als verbindendes Element der Stadt einen äusserst hohen Stellenwert. Nur mit einer **konsequenten Innenentwicklung** kann es gelingen, die attraktiven Landschaftsräume von Zugersee, Zugerberg und Lorzenebene langfristig zu erhalten und vor einer Zersiedlung zu schützen.



Konzeptplan Zukunftsbild «Klein-
stadt mit grosser Stadtbaukultur».
Erläuterungen siehe Abbildung 2.

-  Bedeutende strukturgebende
Stadträume
-  Stadtzentrum mit
bedeutenden Stadträumen
-  Altstadt als besonderer
Bereich im Stadtzentrum
-  Urbane Grünoasen
-  Stadtquartiere in der Ebene
-  Stadtquartiere am Hang
-  Seeuferbereich
-  Landwirtschaftsraum
mit Bauernhof
-  Wald und Landschaftsraum

Abbildung 1



Vogelperspektive Zukunftsbild «Kleinstadt mit grosser Stadtbaukultur». Der Stadtkörper nimmt einen starken Bezug auf den umgebenden Landschaftsraum. Ihn kennzeichnen attraktive öffentliche Räume und vielfältige Quartiere mit unterschiedlichen Charakteren. Die Verbindung zum Seeufer wird gestärkt. Die Baarerstrasse wird zum Hochhausboulevard und zeichnet sich in der Stadtsilhouette ab. Die Eisenbahnanlagen entwickeln sich von einem trennenden zu einem die Stadtteile verbindenden Element.

Abbildung 2



Urban, kompakt und nachhaltig

Mit der Innenentwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet verfolgt die Stadt eine vielfältige urbane Entwicklung. Diese ist geprägt von einer höheren baulichen Dichte und einer zunehmenden Einwohnerzahl sowie einer angemessenen sozialen und funktionalen Mischung in den Stadtteilen. Ein **kompakter Stadtkörper** trägt zu kurzen Wegen und der fussläufigen Erreichbarkeit von zentralen Standorten bei. Die positiven Wechselwirkungen zwischen den Nutzungen fördern ein breites Versorgungsangebot. **Urbane Lebensstile**, die mit einem geringen Primärenergieverbrauch und CO₂-Ausstoss verbunden sind, werden so gefördert, und es wird ein **Beitrag zur Nachhaltigkeit** geleistet. Durch die konsequente Begrenzung der Siedlungsfläche wird zudem die vielseitige Kultur- und Naturlandschaft geschützt, welche wiederum einen bedeutenden Beitrag zur Lebensqualität in der Stadt leistet.



- ⊕ Die Kompaktheit des Stadtkörpers und eine angemessene bauliche Dichte gelten als Basis einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Gleichzeitig führen sie in der Regel zu verbesserten Versorgungsangeboten und unterstützen die Belebung des öffentlichen Raums. Klar definierte Siedlungsränder fördern die Erlebbarkeit der angrenzenden Kulturlandschaft und Naturschutzgebiete.

Abbildung 3



- ⊖ Eine Ausdehnung der Siedlungsfläche bei geringer baulicher Dichte widerspricht einer nachhaltigen Entwicklung. Es werden Landschaftsflächen konsumiert, überdurchschnittlich hohe Kosten für technische, verkehrliche und soziale Infrastruktur verursacht und Lebensstile mit vergleichsweise hohem Energieverbrauch, hohem CO₂-Ausstoss und niedrigem Innovationspotenzial gefördert. Der Beitrag der Landschaft zur Lebensqualität wird gemindert.

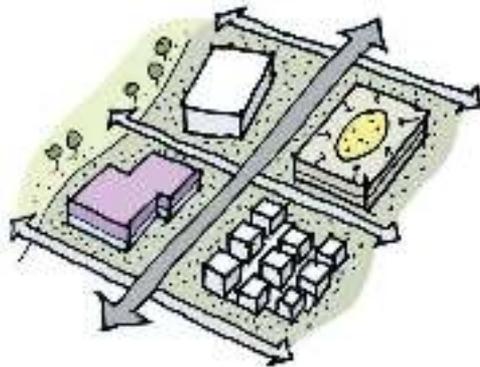
Abbildung 4

Von der Zonenplanung zur Stadtbaukultur

Die bauliche Identität und das Stadtbild von Zug sollen im gesamten Stadtgebiet deutlich an Qualität gewinnen. Die neue **Zuger Stadtbaukultur** versteht sich als eine Abkehr vom anonym wirkenden Siedlungsbau und als eine Hinwendung zu einem raumbildenden, ortsbezogenen Städtebau. Hierzu muss jede bauliche Massnahme einen Beitrag zur Lesbarkeit und gestalterischen Qualität des öffentlichen Raums und zur **Schönheit des Stadtbildes** der Gesamtstadt leisten. Die Anforderungen an die gestalterische Qualität von Quartieren und ihren Häusern sind angemessen neben ökonomischen oder technischen Interessen zu gewichten. Eine so praktizierte Stadtbaukultur generiert auch einen wirtschaftlichen Mehrwert, den es zu pflegen und weiterzuentwickeln gilt.



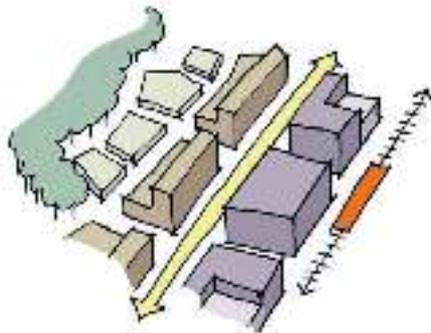
- ⊕ Die neue Stadtbaukultur führt zu einem Zusammenspiel der Stadträume mit der Bebauung. Hier reagiert die städtebauliche Setzung auf die Funktion und Nutzung sowohl des Stadtraums als auch der Gebäude. Beispielsweise eignet sich die Lage an einer breiten Hauptstrasse für höhere Bauten mit Mischnutzungen und «aktiven» Erdgeschossen. Schmale Quartierstrassen eignen sich hingegen für niedrigere Wohnhäuser.
[Abbildung 5](#)



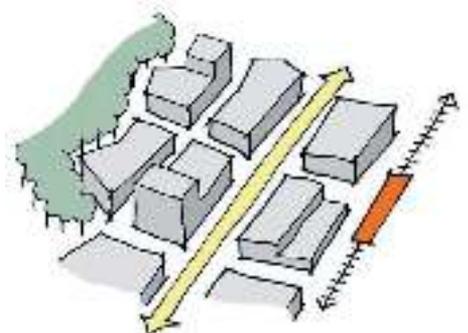
- ⊖ Die heutigen Bauzonen treffen Aussagen zur baulichen und funktionalen Nutzung, meist ohne den Anspruch, einen ortspezifischen Stadtraum zu formulieren. In der Folge entstehen vielfach Areale ohne Bezug zum näheren Umfeld, in dem sie sich befinden.
[Abbildung 6](#)

Kontinuität und Wandel

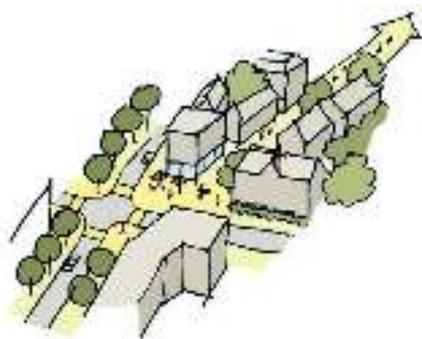
Ursprung und Entstehungsgeschichte der Stadt werden durch **identitätsstiftende Orte** aus unterschiedlichen Epochen für die Menschen erlebbar und nachvollziehbar. Ihre stetige Präsenz fördert das **Heimatgefühl** der Bevölkerung, ihre Identifikation mit und ihr Engagement für die Stadt. Zudem wird durch eine Kontinuität in der Stadtbaugestaltung der gesellschaftliche Zusammenhalt gestärkt. Daher bedingt der bauliche Wandel «dynamische Entwicklungsgebiete» und, sozusagen im Gegenzug, «stabile Bereiche». Das Mass der Verdichtung in den einzelnen Stadtteilen ist hinsichtlich der räumlich-baulichen Qualität des jeweiligen Quartiers, der Erschliessung und des erzielten Gesamtbildes der Stadt abzustimmen. Des Weiteren ist besonders auf historisch entstandene Quartiere und Stadträume zu achten, mit ihren überlieferten Sicht- und Raumbezügen, besonderen Stadträumen und hochwertigen Bestandsgebäuden. Als **robuste Quartierstrukturen** sind sie für die nachfolgenden Generationen zu erhalten, indem sie mit Sorgfalt und auf der Grundlage baugeschichtlichen Wissens weiterentwickelt werden.



- ⊕ Neben «dynamischen Quartieren» gibt es «stabile Quartiere», in denen Veränderungen in geringerem Ausmass stattfinden. Im Falle einer Verdichtung ist eine Sensibilität für bestehende Quartierstrukturen (baulich, typologisch, sozial usw.) gefragt. [Abbildung 7](#)



- ⊖ Die flächendeckende gleichförmige Verdichtung auf Gemeindeebene bringt vor allem Nachteile, wie zum Beispiel Verlust der Quartieridentität, sozialer Wandel im Quartier, Mehrverkehr oder auch Verlust von Privatheit. [Abbildung 8](#)



- ⊕ Gewachsene Freiraumstrukturen sind lokale Identitätsträger und wichtig für die Belebung und Orientierung im Quartier. Sie sind als robuste Strukturen in neue Entwicklungen zu integrieren.

Abbildung 9

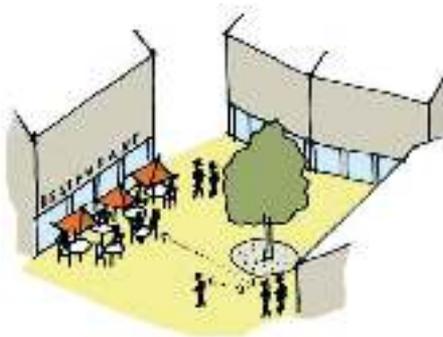


- ⊖ Wenn bei der Entwicklung von Neubaugebieten gewachsene Freiraumstrukturen nicht beachtet werden, gehen vielfach Identitäten und bewährte Funktionalitäten verloren.

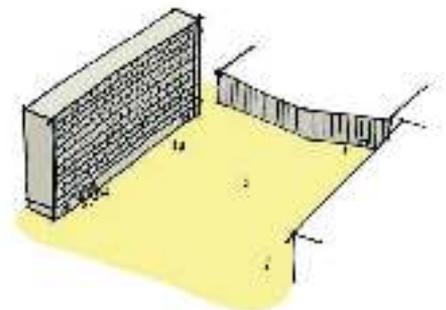
Abbildung 10

Stadträume mit menschlichem Maßstab

Die Gestalt der **gebauten Umwelt** hat einen direkten Einfluss auf den Lebensalltag der Menschen und auf die Lebensqualität. Die Wünsche und Bedürfnisse der unterschiedlichen Bevölkerungs- und Nutzergruppen sind bei der Gestaltung des Stadtraums angemessen zu berücksichtigen. Dies erfordert die Beachtung des **menschlichen Maßstabs** hinsichtlich der Wahrnehmung des Stadtraums aufgrund von Geh-, Seh- und Hördistanzen sowie die Reflexion von Sicherheitsempfinden und Orientierungsmöglichkeiten. Die **stadträumliche Geborgenheit** für die Menschen wird zu einem Schlüsselkriterium in der Stadtraumgestaltung.



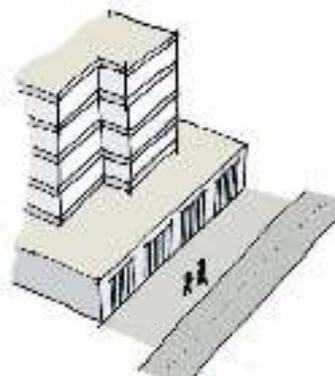
⊕ Bei der Dimensionierung und Gestaltung von Stadträumen sind Geh-, Seh- und Hördistanzen zu berücksichtigen.
[Abbildung 11](#)



⊖ Wenn Plätze überdimensioniert und falsch gestaltet sind, wirken sie unwirtlich und werden vielfach schlecht angenommen.
[Abbildung 12](#)



- ⊕ Kontaktaufnahme und Interaktionen zwischen Menschen auf der Straße und in Gebäuden sind bis zum fünften Geschoss möglich, sofern die Gebäudegestaltung dies zulässt. Über diese Höhendistanz können Personen sich noch erkennen und Zurufe verstehen.
Abbildung 13



- ⊖ Mit einer falschen Nutzungsanordnung oder geschlossenen Fassaden zum öffentlichen Raum werden Kontakte erschwert oder unterbunden.
Abbildung 14

B Das Stadt- zentrum als Herz- stück

Das **öffentliche Leben** in der Stadt findet vor allem im Stadtzentrum statt. Schon heute erstreckt sich das Stadtzentrum vom Bahnhof im Norden über die Neustadt und das Seeufer bis zur Altstadt im Süden. Hier befinden sich Einkaufs- und Vergnügungsmöglichkeiten sowie Kulturangebote und es finden vielfältige öffentliche Veranstaltungen statt. Allerdings wird die **Identität des Zentrums** durch verschiedene Faktoren stark **beeinträchtigt**. So wandte sich die Stadt nach der Vorstadtkatastrophe² im Jahr 1887 vom Seeufer ab und die bauliche Entwicklung erfolgte vorrangig Richtung Bahnhof. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts und ganz besonders mit dem Bau des Einkaufszentrums «Metalli» in den 1980er Jahren hat sich der Einkaufsschwerpunkt zunehmend von der Altstadt im Süden über die Neustadt nach Norden verlagert. Die ausgewiesenen kantonalen Verdichtungsgebiete im Norden des heutigen Stadtzentrums haben zur Folge, dass diese Entwicklung anhalten könnte.

Ausserhalb der historischen Altstadt lassen verschiedene Gebäude eine besondere architektonische Qualität vermissen. Der Bundesplatz, aber auch wichtige Verbindungsstrassen (wie Alpenstrasse, Poststrasse, Gotthardstrasse, Bundesstrasse oder Teile der Baarerstrasse mit der Neustadtpassage) weisen **gestalterische und funktionale Defizite** auf. Gleichzeitig sind im Stadtzentrum noch ungenutzte Potenziale vorhanden, die es zu aktivieren gilt. Ein wiederkehrendes Gestaltungselement im Stadtzentrum sind Kolonnaden³, auch wenn sie nicht durchgängig und nicht historisch abgeleitet sind. Die Nähe zum Seeufer wird ausserhalb der Altstadt durch die **trennende Wirkung** der Chamerstrasse und der Bahnviadukte kaum wahrgenommen. Die Eisenbahnviadukte und der Bahnhof teilen das Stadtzentrum in getrennte Bereiche. Dadurch wird die Funktion des Zentrums beeinträchtigt und seine Lesbarkeit als eine die Stadtteile verbindende Mitte erschwert.

² Die Vorstadtkatastrophe wurde durch Baumassnahmen zur Errichtung einer neuen Quaianlage ausgelöst. Bei dem Ufereinbruch auf einer Fläche von rund 120 x 80 Metern verloren elf Menschen ihr Leben, 26 Häuser und 9 Nebengebäude versanken im See. Die Pläne für eine Quaianlage vom Landsgemeindeplatz bis zur Schützenmatt wurden aufgegeben, und es erfolgte eine Abwendung vom Seeufer bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts.

³ Gemeint sind von Stützen begleitete Gänge (siehe Glossar im Anhang).

Mit wachsenden Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen gewinnt das Stadtzentrum zusätzlich an Bedeutung. Dank seiner schrittweisen Umgestaltung und der Aufwertung des öffentlichen Raums wird es zur attraktiven, belebten Stadtmitte mit regionaler Anziehungskraft. Das **vitale Stadtzentrum** mit Seeuferpromenade, Ausblicken in die Alpen, Eisenbahnviadukten und Kolonnaden ist **zugleich alt, neu und modern**. Es umfasst das historische Zentrum (Altstadt und Neustadt) und Teile der modernen Stadt (Nordstadt). Mit den Platzanlagen und Gebäuden aus unterschiedlichen Epochen besitzt das Zentrum ein vielfältiges Spektrum an öffentlichen, zum Teil autofreien Erlebnisräumen. Die Ziele einer verbesserten Wegeführung und **Vernetzung der Plätze** sowie die Umgestaltung der Strassen zugunsten einer höheren Attraktivität und Aufenthaltsqualität werden erfolgreich umgesetzt. Das **Seeufer** mit Alpenpanorama und die **Eisenbahnviadukte** prägen die Identität und das Stadtbild des Zuger Stadtzentrums massgeblich. Im Stadtzentrum befinden sich in den Erdgeschossen in der Regel vielfältige publikumsattraktive Einkaufs-, Dienstleistungs-, Kultur- und Freizeitangebote, die Anziehungspunkte für die gesamte Stadt und Region sind. Gleichzeitig wird die Wohnqualität im Stadtzentrum verbessert. Trotz hoher baulicher Dichte mitten in der Stadt befinden sich hier auch **attraktive Wohnlagen**. Das Zukunftsbild betont die stadträumlichen Besonderheiten, wie sie sich aus dem **Ensemble von Altstadt, Neustadt und Nordstadt** mit Einbahnanlagen ergeben.



Konzeptplan Zukunftsbild «Das
Stadtzentrum als Herzstück».
Erläuterung siehe Abbildung 16.

-  Stadtzentrum,
Bereich Altstadt
-  Stadtzentrum, Bereich
Neustadt und Nordstadt
-  Stadtplatz
-  Baulich gefasste Hauptachse
-  Feinmaschiges Netz von
Gassen und Plätzen
-  Urbane Grünoase mit
besonderen Bauten

Abbildung 15



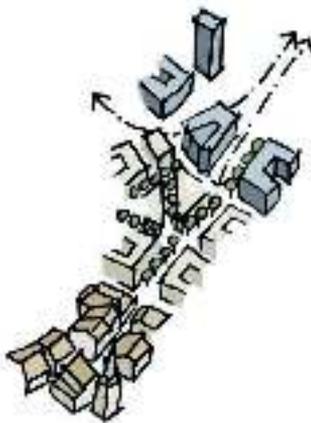
Vogelperspektive Zukunftsbild «Das Stadtzentrum als Herzstück». Alt, neu, modern: Zug besitzt ein vitales Stadtzentrum mit Seeuferpromenade, Ausblicken in die Alpen, Eisenbahnviadukten und Kolonnaden. Identitätsstiftende öffentliche Strassenräume, Plätze und Grünanlagen verbinden die unterschiedlichen Teile der Innenstadt miteinander und schaffen ein vielfältiges Angebot an Aufenthaltsmöglichkeiten.

Abbildung 16

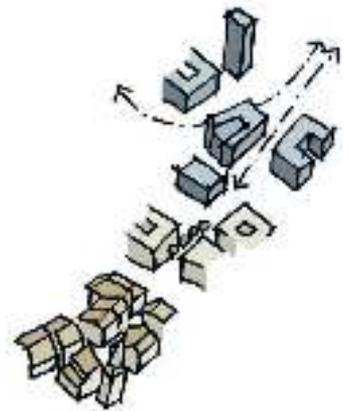


Tradition trifft Moderne

In Zug stellt die raumbildende, ortsbezogene Gestaltung der Innenstadthäuser einen besonderen Beitrag zur Stadtbaukultur dar, wenn es darum geht, das heute fragmentierte Stadtbild an den sehr unterschiedlichen Lagen langfristig aufzuwerten. So kann es gelingen, die historisch begründete Unterschiedlichkeit der einzelnen Zentrumsbereiche zu einer facettenreichen, **unverwechselbaren Identität** des Stadtzentrums zusammenzuführen. Mit dem Zusammentreffen von Tradition und Moderne wird die räumlich-bauliche Entwicklung der Stadt vom Mittelalter bis ins 21. Jahrhundert in ihren Grundzügen erlebbar und nachvollziehbar. Die erforderliche gestalterische Aufwertung der Häuser muss zugunsten einer stärkeren **Ensemblebildung** erfolgen, also stärker auf die Gesamtwirkung und Raumbildung der Häuser im Zusammenspiel ausgerichtet werden.



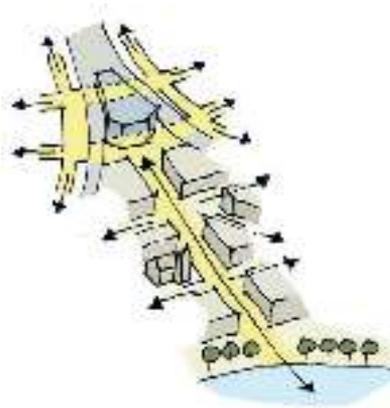
- ⊕ Die erlebbare Entwicklung während verschiedener Epochen macht die Innenstadt von Zug unverwechselbar und attraktiv.
Abbildung 17



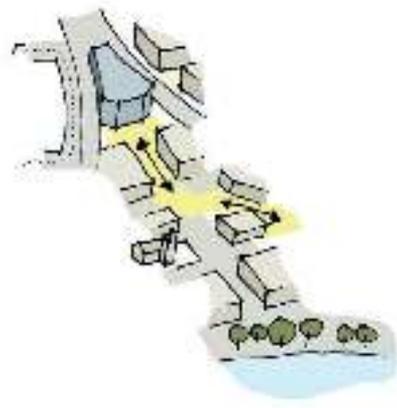
- ⊖ Noch besitzt die Innenstadt keinen klaren räumlichen und baulichen Zusammenhang und wirkt fragmentiert.
Abbildung 18

Öffentlicher Raum als verbindendes Element

Die Attraktivität und die Lesbarkeit des Stadtzentrums als Mittelpunkt des öffentlichen Lebens und wichtiger Begegnungsort sind besonders zu beachten. Dabei geht es um einen identitätsstiftenden, zusammenhängenden öffentlichen Raum mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Besondere Orte und **gut gestaltete Plätze** sollten leicht auffindbar sein und über **abwechslungsreiche Fusswege** miteinander verbunden werden. Die Altstadt im Süden und der Bahnhof im Norden übernehmen wichtige Funktionen als Auftakt des Stadtzentrums für Bewohner der westlichen und nördlichen Quartiere sowie als Ankunftsort für Arbeitskräfte und Touristen. Die Gestaltung der Oberflächen und der Möblierung wie auch die Begrünung sind in den unterschiedlichen Zentrumsbereichen aufeinander abzustimmen. Publikumsattraktive Nutzungen in den Erdgeschosszonen an bedeutenden Plätzen und Wegeverbindungen sind zudem wichtige Voraussetzungen für die **Belebung** und eine hohe **Prosperität** des Zuger Stadtzentrums.



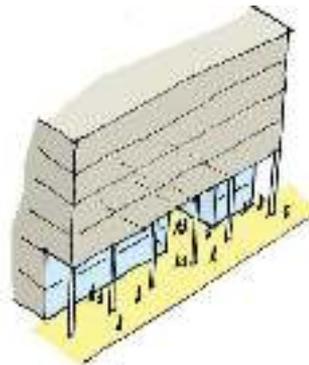
- ⊕ Der Bahnhof wird durch eine gute öffentliche Durchwegung seiner Funktion als Bindeglied der angrenzenden Quartiere gerecht. Die Nähe zum Seeufer wird erlebbar und die Wegeführung ist selbsterklärend.
Abbildung 19



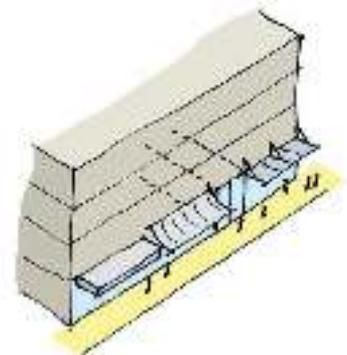
- ⊖ Der Bahnhof trennt die Quartiere im Westen, Osten und Süden. Der Weg zum See ist für Ortsfremde nicht leicht zu finden.
Abbildung 20

Kolonnaden und Passagen

Seit Mitte des 20. Jahrhunderts sind ausserhalb der Altstadt verschiedene Kolonnaden und Passagen im Zuger Stadtzentrum entstanden. So finden sich nördlich der Altstadt neben strassenbegleitenden Kolonnaden (Bundesplatz, Bahnhofstrasse, Poststrasse, Einkaufszentrum Metalli) auch schutzbietende Vordächer und stützenfreie Auskragungen. Wie andernorts entstanden sie häufig in Verbindung mit **Einkaufspassagen** oder kleineren Fussgängerdurchgängen. Vielfach können sie aufgrund ihrer einfachen Gestaltung und geringen Dimensionierung nicht dieselbe Ausstrahlung entfalten wie in anderen Innenstädten. Die beiden für das moderne Zuger Stadtzentrum charakteristischen Gestaltungselemente besitzen jedoch grosse Potenziale, um gemeinsam mit den Eisenbahnviadukten (siehe B 4) die Identität und **Attraktivität** des Zuger Stadtzentrums zu stärken und die Altstadt über gut gestaltete Fusswege an die übrigen Zentrumsgebiete anzubinden. Es gilt, einen für Zug typischen, das Stadtbild bereichernden Kolonnadentyp zu entwickeln, der anpassungsfähig ist. Dabei ist auf die Verbindung und Ergänzung der bestehenden Kolonnaden zu achten und es sind hohe Ansprüche zu stellen an die sorgfältige Gestaltung, sowohl der Kolonnadengänge als auch der Passagen und Fussgängerdurchgänge.



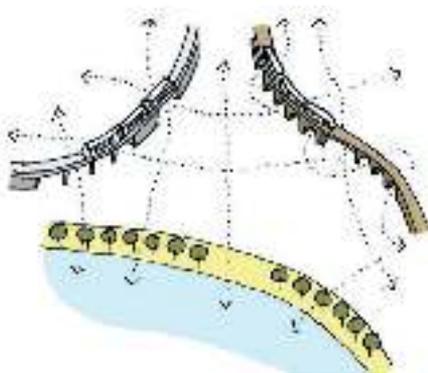
- ⊕ Kolonnaden und Passagen sind im Stadtzentrum ein wiederkehrendes modernes Gestaltungselement. Sie bieten Schutz vor Regen und Sonne. Die grosszügig gestalteten Trottoire werden ihrer Funktion als Begegnungsraum und als Vorbereich der Erdgeschosses mit Publikumsverkehr besser gerecht. Die Flächen können in den oberen Geschossen kompensiert werden. [Abbildung 21](#)



- ⊖ Zu schmale Trottoire im Stadtzentrum sind wenig attraktiv und wirken sich in der Regel nachteilig auf die dort angrenzenden Ladenlokale aus. [Abbildung 22](#)

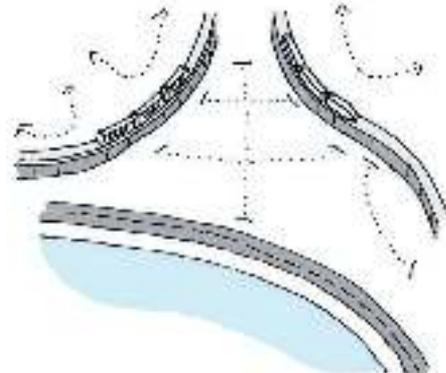
Seeufer und Eisenbahnviadukte als identitätsstiftende Strukturen

Das Seeufer prägt die Stadtidentität im Stadtzentrum bereits heute massgeblich. Diese Qualität ist langfristig zu erhalten und der räumlich-bauliche Bezug des Stadtzentrums weiter zu erhöhen. Auch die **Eisenbahnviadukte** sind zu einem verbindenden räumlichen Element umzugestalten, welches die Identität des Zentrums prägt. Durch das Freispielen und die punktuelle publikumsattraktive Umnutzung der Bögen kann die heutige Barriere-Wirkung aufgehoben und die **Anbindung** des Stadtzentrums **an den Zugersee** gestärkt werden. Zudem bildet das östliche Eisenbahnviadukt ein baugeschichtlich besonderes Erbe der frühen Gotthardbahn, das zu erhalten ist.



- ⊕ Die stadträumliche Inszenierung der drei «Zuger-Bögen» (das Seeufer und die beiden Bahnviadukte) trägt zur Unverwechselbarkeit der Zonen der Zuger Innenstadt bei.

Abbildung 23



- ⊖ Bei fehlenden oder schlecht auffindbaren Durchgängen besitzen die Eisenbahnviadukte eine stark trennende Wirkung.

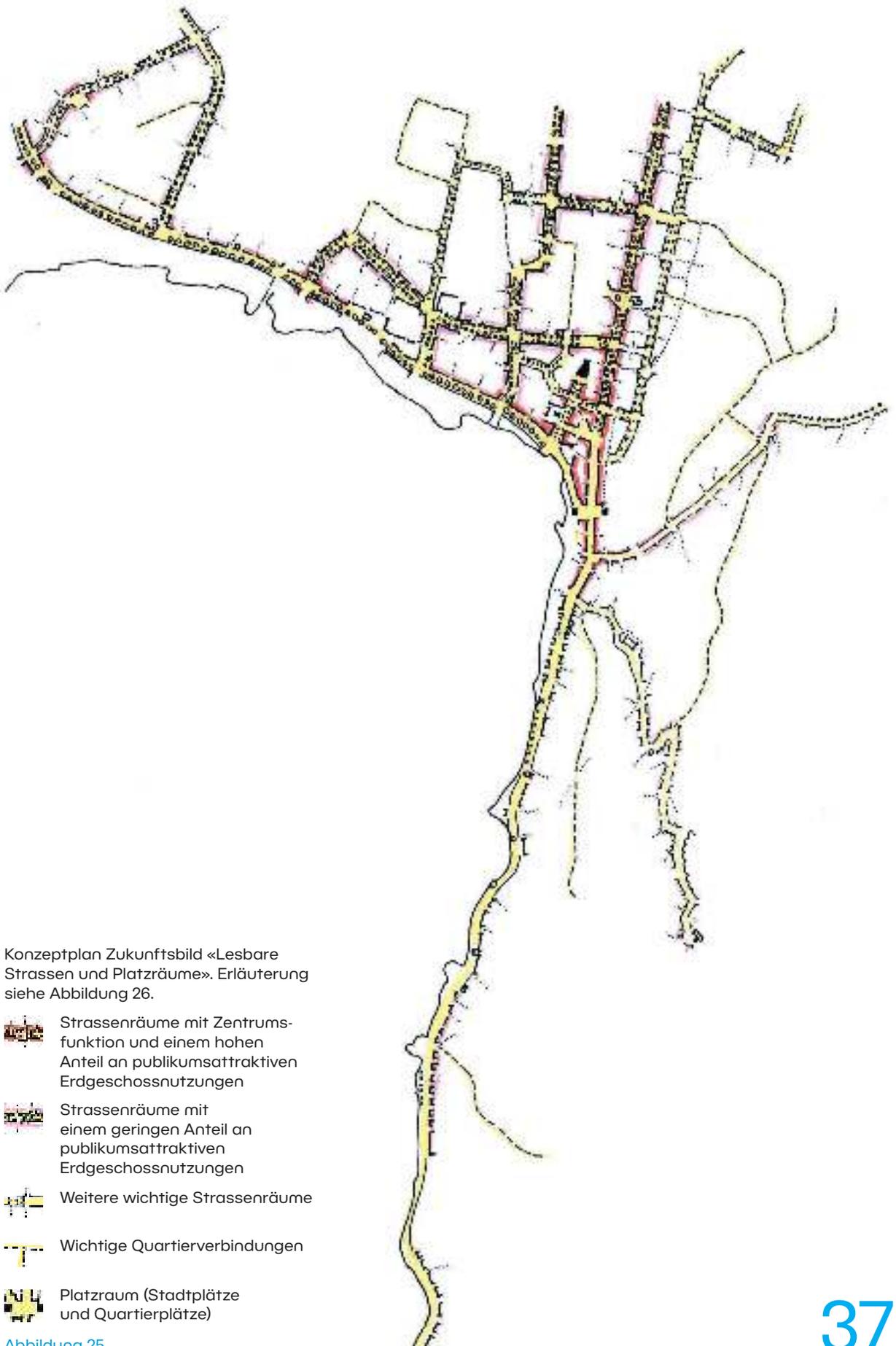
Abbildung 24

C Lesbare Strassen- und Platzräume

Der Grossteil des öffentlichen Raums wird von Strassen gebildet. Der öffentliche Raum dient der Mobilität unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und der Erschliessung der Grundstücke. **Verkehrsdominierte Stadträume**, die vorrangig auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet sind, weisen derzeit häufig eine geringe Aufenthaltsqualität und eine trennende Wirkung auf. Schlecht gestaltete, **unbelebte Stadträume** werden als unsicher und gefährlich empfunden und gemieden, was sich auf die tatsächliche Sicherheit ungünstig auswirken kann. Die Stadt Zug bietet gute Voraussetzungen, zusammen mit ihrer angestrebten Innenentwicklung eine «Stadt der kurzen Wege» zu werden. Hierbei sind die fussläufige Erreichbarkeit und angenehme Wege zu Dienstleistungen und Einzelhandel **wichtige Einflussgrössen**. Auch für eine funktionierende Nahversorgung in den Quartieren sind sichere und übersichtlich gestaltete Wege wichtig.

Mehr Menschen benötigen mehr Freiräume. Der **öffentliche Raum** (Strassen, Plätze, Höfe etc.) kann einen wesentlichen Beitrag zur Freiraumversorgung leisten, wenn er angemessen und attraktiv gestaltet ist. Ziel ist es, Stadträume zu schaffen, in denen man sich gerne aufhält, gut zurechtfindet und sicher fühlt. Dabei ist mit einer klaren Hierarchie der Freiräume und mit entsprechenden baulichen Massnahmen ein übergeordnetes Bezugssystem zu schaffen, das im öffentlichen Raum die **Orientierung erleichtert** und **konfliktfreie Begegnungen** unterstützt. Die Häuser müssen hierbei einen wichtigen Beitrag zur Qualität des öffentlichen Raums leisten: Mit ihren Fassaden definieren sie die Raumkanten und den Charakter der Strassen, Plätze, Höfe und Gärten (siehe D Stadtteile und Quartiere mit Charakter).

Mit der baulichen Verdichtung und zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern wird auch die Mobilität zunehmen, und es werden die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (Fuss-, Velo-, ÖV- und MIV-Verkehr) zu beachten sein. Haupt- und Nebenverbindungen sind immer in ihrer Doppelfunktion als **Verkehrsraum und Begegnungsort** in den Stadtquartieren zu betrachten, weshalb die verkehrliche Planung integraler Teil des Städtebaus ist. Die Stadt übernimmt hierbei Vorbildfunktion und achtet besonders auf eine integrierte Mobilitätsplanung. Dank der ganzheitlichen Sichtweise werden aus übergeordneten, verkehrsorientierten Strassen **multifunktionale Mobilitätsräume** mit Mischverkehr, die den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer gerecht werden. Mit neuen Mobilitätsformen (Sharing Systeme, autonome Fahrzeuge, Elektromobilität) und der Digitalisierung eröffnen sich neue Möglichkeiten für eine ausbalancierte Aufteilung der Verkehrs- und Aufenthaltsbereiche. Chancen für eine stadtverträgliche Mobilität und die **Belebung des öffentlichen Raums** in den Quartieren ergeben sich darüber hinaus mit verbesserten Angeboten des öffentlichen Verkehrs, attraktiven, übersichtlich gestalteten Fuss- und Velowegeverbindungen und mit sorgfältig eingefügten Angeboten des Kurzzeitparkierens.



Konzeptplan Zukunftsbild «Lesbare Strassen und Platzräume». Erläuterung siehe Abbildung 26.

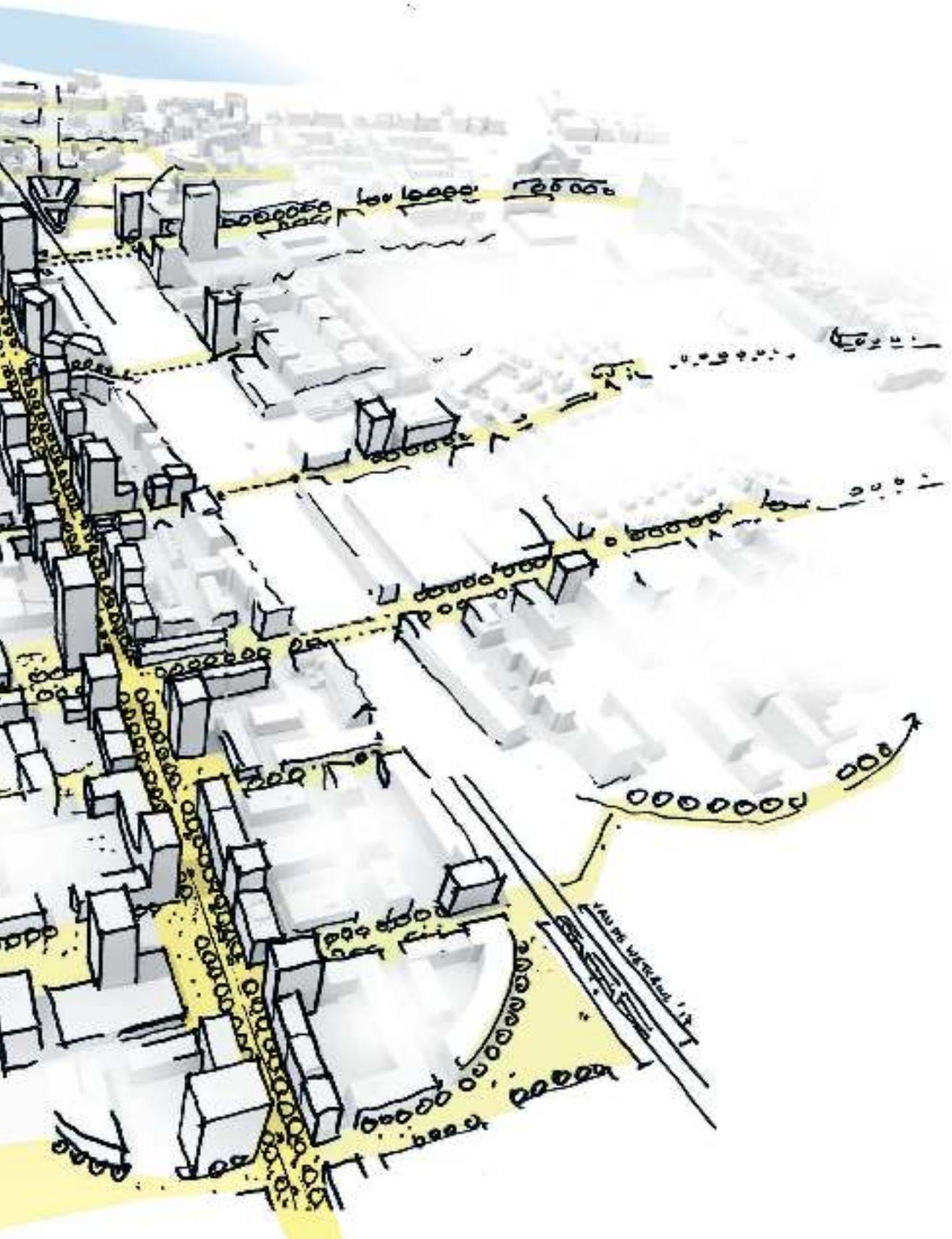
- 
Strassenräume mit Zentrumsfunktion und einem hohen Anteil an publikumsattraktiven Erdgeschossnutzungen
- 
Strassenräume mit einem geringen Anteil an publikumsattraktiven Erdgeschossnutzungen
- 
Weitere wichtige Strassenräume
- 
Wichtige Quartierverbindungen
- 
Platzraum (Stadtplätze und Quartierplätze)

Abbildung 25

Vogelperspektive Zukunftsbild «Lesbare Strassen- und Platzräume». Mit einer integralen städtebaulichen und verkehrlichen Betrachtung werden Strassenräume wieder zu vollwertigen Stadträumen. Wichtige Strassenräume, beispielsweise die Baarerstrasse, werden so zum strukturierenden Rückgrat und zur attraktiven Lebensader der Stadt. Dabei steht nicht nur die Funktion als räumliche und verkehrliche Längsverbinding zwischen Zug und Baar, sondern auch die Quervernetzung der angrenzenden Quartiere im Vordergrund.

Abbildung 26

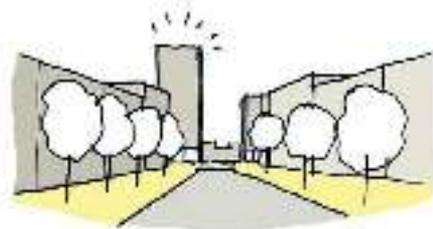




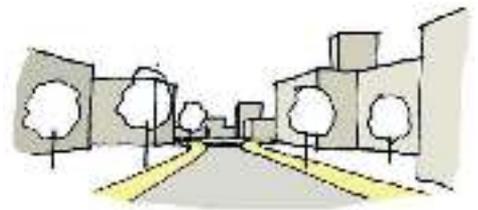
Lesbare Stadträume

Strassen und Plätze werden zu Begegnungsräumen, wenn sie Aufenthaltsqualität besitzen und **Raumgeborgenheit** (Sicherheit und Wohlbefinden) statt Anonymität vermitteln. Sie stärken das **soziale Miteinander** der Bewohnerinnen und Bewohner im Quartier. Lesbare Stadträume von unterschiedlicher Öffentlichkeit bzw. Privatheit sind Voraussetzung für vielfältig abgestufte soziale Kontakte.

Die Stadträume sind im Ensemble mit der Bebauung zu definieren. Hierfür sind Neubaumassnahmen auf der Grundlage von stadträumlichen Konzepten, Baulinien und genereller Höhenentwicklung der Häuser zu konzipieren. Aussenräume, die sich als Restflächen der Bebauung ergeben bzw. primär auf eine verkehrliche Nutzung ausgerichtet sind, sind zu vermeiden. Es bedarf räumlich gefasster Aussenräume von unterschiedlicher Grösse, **Qualität und Atmosphäre** mit vielfältigen Nutzungsangeboten. Das Spektrum soll von öffentlichen Strassen, Alleen, Parks, Quartier- und Spielplätzen über Vorgärten und Vorplätze bis zu gemeinschaftlich genutzten Innenhöfen und zu privaten Gärten reichen. Der **menschliche Massstab und die Bedürfnisse** der Menschen im Quartier spielen in der räumlich-baulichen Gestaltung eine besondere Rolle.



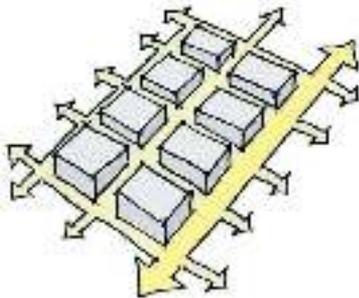
⊕ Die erkennbare Wegführung und zusammenhängende Stadtraumsequenzen erleichtern die Orientierung.
Abbildung 27



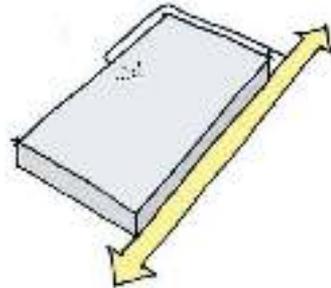
⊖ Ohne Abstimmung zwischen Bebauungsstruktur und öffentlichem Raum entstehen Resträume und die Orientierung wird erschwert.
Abbildung 28

Feinmaschiges Wegenetz

Die kompakte Stadt der kurzen Wege erfordert ein durchgängiges, sicheres und feinmaschiges Wegenetz für lokale Verkehrsbeziehungen. Es ist hierarchisch aufgebaut. Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs müssen angemessen berücksichtigt werden. Insbesondere das Fusswegenetz soll feinmaschig sein und direkte, sichere Verbindungen bieten. Kleinräumliche, zusammenhängende Quartierentwicklungen und die direkte Erschliessung der Gebäude auch an grösseren Strassen sind wichtige Voraussetzungen für kurze Wege. Ein weiteres wichtiges Thema sind sichere und ausreichend viele Möglichkeiten zur Überquerung insbesondere von grösseren Strassen.



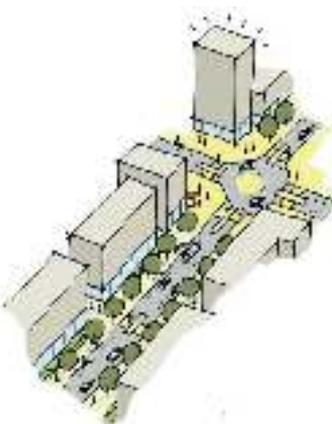
- ⊕ Ein durchgehendes feinmaschiges lokales Wegenetz für den Fuss- und Veloverkehr fördert die kompakte Stadt der kurzen Wege.
Abbildung 29



- ⊖ Grosse, nicht durchlässige Bebauungen und indirekte, rückwärtige Erschliessungen verlängern Fuss- und Velowege und sind zu vermeiden.
Abbildung 30

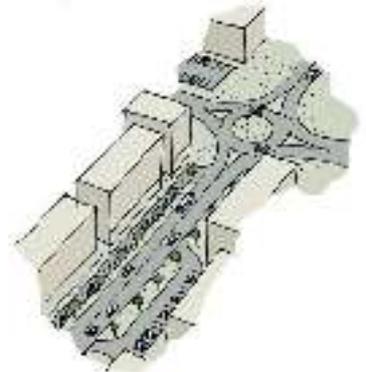
Strassenräume mit Trottoiren für eine ausbalancierte Mobilität

Strassenräume sind als vollwertige Stadträume zu betrachten. Dafür braucht es eine neue Gewichtung der Verkehrsflächen. Das Trottoir gewinnt wieder an Bedeutung. Gehen ist **Fortbewegung, Aufenthalt und Erlebnis** zugleich. Sind Fussverkehrsflächen attraktiv gestaltet, halten sich die Menschen dort gerne auf, was zur Belebung des öffentlichen Raums beiträgt. Davon profitieren auch Unternehmen, wie der Detailhandel, Dienstleistungsanbieter und das Gastgewerbe. Trottoire sind primär Aufenthaltsraum und Verkehrsfläche für den Fussverkehr. Weitere Nutzungen (Parkieren von Velos und Autos, Möblierungen und Signalisationen, ÖV-Haltestellen, Bäume, Werbeträger etc.) erfordern zusätzlichen Platz und sind sorgfältig anzuordnen. Die Innovation bei der Gestaltung und Nutzung des Strassenraums liegt in einer **kompakten Verkehrsorganisation** mit Shared-Space, Pfortnerung und Verkehrsmanagement. Sicherheit, Wohlbefinden und Lärmschutz sind weitere wichtige Aspekte. Der Platzbedarf des motorisierten Individualverkehrs, auch des ruhenden Verkehrs, ist sorgfältig zu prüfen. Gleichzeitig kann eine gute Stadtraumgestaltung das Verkehrsverhalten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer positiv beeinflussen und die **Sicherheit im Strassenraum** erhöhen.



- ⊕ Hauptverkehrsstrassen sind mit grosszügigen Trottoiren, mit Baumalleen, belebten Vorzonen und einzelnen Abstell-, Anlieferungs- und Kurzzeitparkplätzen auszustatten. Es gibt gute und sichere Überquerungsmöglichkeiten. Die Bebauung ist raumbildend und zur Strasse orientiert.

Abbildung 31

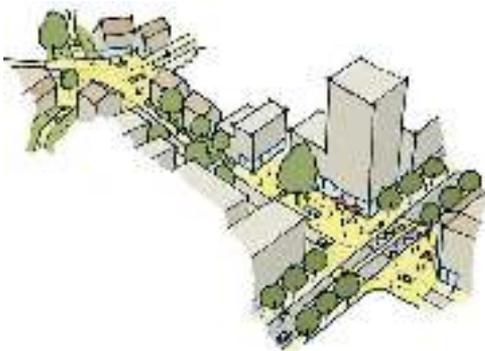


- ⊖ Hauptverkehrsstrassen dürfen innerorts nicht allein vom Autoverkehr dominiert werden. Sie dürfen nicht zu Barrieren und Unorten werden. Geschlossene Strukturen, Lärmschutzwände und fensterlose Stirnfassaden sind zu vermeiden.

Abbildung 32

Differenzierte Platzgestaltung für vielfältige Plätze

Die Bedürfnisse der Menschen werden bei der Gestaltung von Plätzen und Quartierorten besonders berücksichtigt. Dabei ist die Ausstattung mit **Sitzmöglichkeiten, Schatten, Bäumen** und wo möglich Wasser standort- und nutzungsbezogen sorgfältig zu prüfen. Die Grösse der öffentlichen Plätze ist auf die jeweilige Nutzung und Nutzerzahl auszurichten. Zu grosse oder unübersichtliche Plätze wirken ohne eine ausreichende Frequentierung oft verlassen und werden häufig gemieden. Viele **kleinere öffentliche Plätze** erhöhen die Chance für Begegnungen, wodurch soziale Kontrolle und die Sicherheit im Quartier gestärkt werden. Zu Orten der Begegnung lassen sich auch kleinere Flächen an Strassenecken oder auf Parkplätzen umgestalten, beispielsweise wenn es gelingt, diese zu begrünen und mit Sitzgelegenheiten zu versehen.



- ⊕ Bei richtiger Gestaltung kann die Kreuzung, beispielsweise einer Quartierstrasse und eines wichtigen Fussweges, zu einem Treffpunkt im Quartier werden, ohne den Verkehrsfluss zu behindern.

Abbildung 33



- ⊖ Dominiert die Verkehrsfunktion die Gestaltung, besitzen Kreuzungen wenig Aufenthaltsqualität.

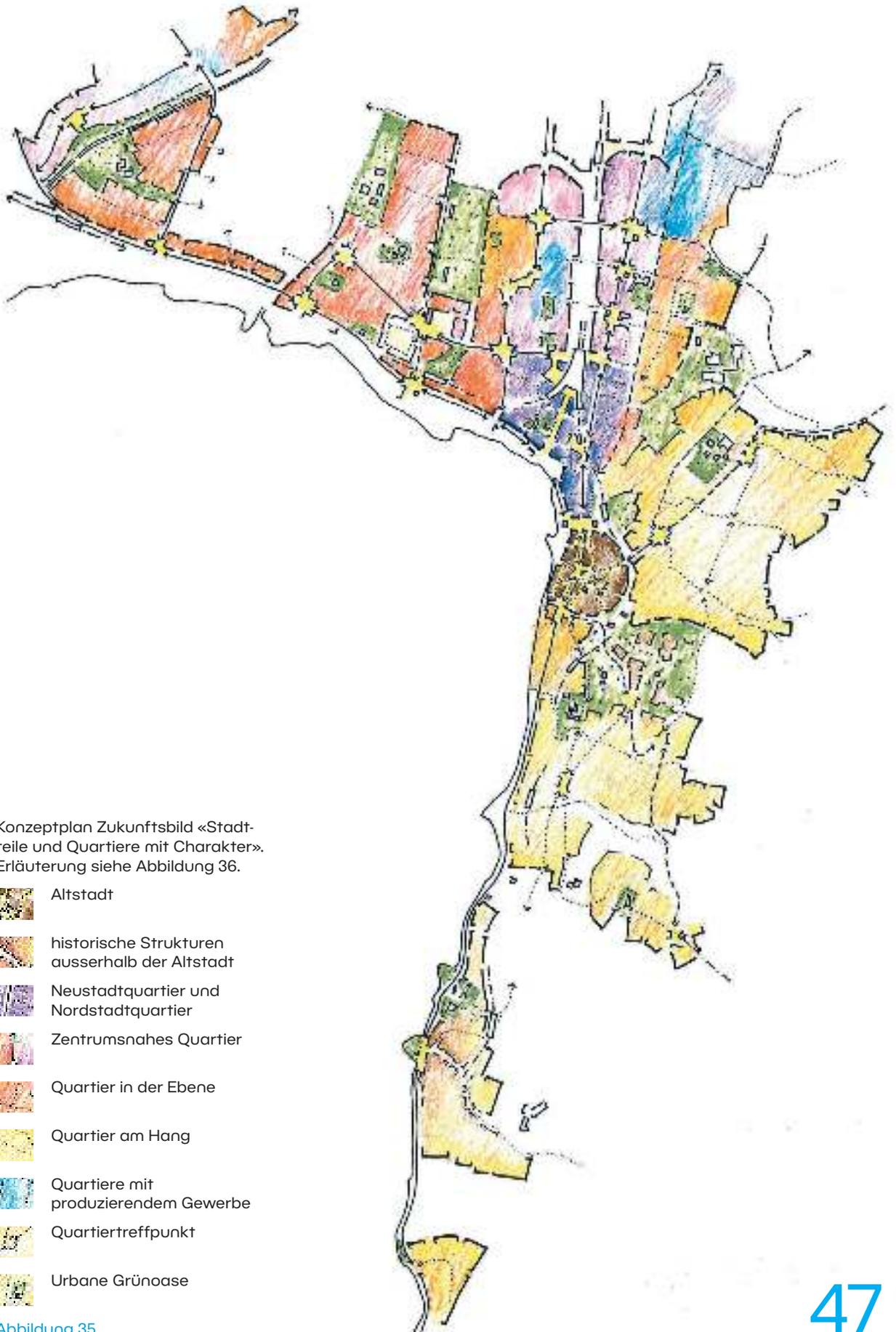
Abbildung 34

D Stadtteile und Quartiere mit Charakter

Ein Spaziergang durch die Stadt Zug entspricht einer kleinen Zeitreise: Auf kleinstem Raum sind die unterschiedlichsten Zeitschichten und die Entstehungsgeschichte der Stadt erkennbar und erlebbar. Die **historisch gewachsene Vielfalt** an Quartieren mit jeweils eigenen Ortsbildern («Gesichtern») wird als eine grosse Qualität angesehen. Die heutige Bebauungsstruktur ist vielfältig (Typologie, Entstehungszeit, Bebauungsdichte etc.). Die Stadt besitzt ein vergleichsweise grosses Angebot an unterschiedlichen Quartieren und Wohnangeboten. In jüngster Zeit entstehen jedoch vermehrt **gleichartige Bauungen** mit oft monoton wirkenden Neubauten und Siedlungen **ohne eindeutigen Ortsbezug** und mit wenig differenzierten Freiräumen. Derartige Entwicklungen dürfen nicht zu einer weiteren räumlich-baulichen Angleichung der einzelnen Quartiere führen. Vielfältig genutzte Stadtquartiere sind den gesichtslosen Wohnsiedlungen ohne Ortsbezug vorzuziehen.

Ziel ist es, das Heimatgefühl der Menschen in Zug zu stärken und ihr vertrautes Wohnumfeld behutsam weiterzuentwickeln. Besondere Orte, Plätze oder auch Quartierzentren in fussläufiger Erreichbarkeit gewinnen als Begegnungsorte an Bedeutung. Durchmischte Quartiere mit Wohnen und Arbeiten bieten gute Voraussetzungen für **lebendige Quartiere**. Es lohnt sich daher, die Potenziale und Möglichkeiten einer sozialen und nutzungsmässigen Durchmischung in jedem Planungsverfahren und einzelnen Bauprojekt standortbezogen auszuloten. Die Quartiere sollen zudem eine enge **Vernetzung mit den Naherholungsgebieten** Seeufer, Zugerberg und Lorzenebene aufweisen (siehe F Urbane Grünräume).

Die verschiedenen Charaktere der Quartiere sollen sich räumlich-baulich manifestieren. Ganz besonders ist bei einer baulichen Veränderung und Nachverdichtung darauf zu achten, dass die **Einordnung** neuer und höherer Gebäude über einen Bezug zur unmittelbaren Umgebung erfolgt. Um unterschiedliche Stufen der Öffentlichkeit bzw. Privatheit schaffen zu können, bedarf es auch einer entsprechenden **architektonischen Gestaltung** der Gebäude. Es ist sowohl bei der Baukörper- und Fassadengestaltung als auch bei der Grundrisskomposition auf den Öffentlichkeitsgrad von Strassen bzw. auf die Privatheit von Gärten und Höfen besonders zu achten. Dies kann beispielsweise mit der Ausbildung einer repräsentativen Vorderseite eines Hauses zum öffentlichen Raum hin und schlichter gestalteten Rückseiten zu den halbprivaten und privateren Aussenräumen geschehen. Ganz besonders wird auf die Gestaltung der Erdgeschosszonen mit Eingängen und gegebenenfalls Vorgärten geachtet. Die Häuser kennzeichnen eine **klare Adressbildung** zur Strassenseite.



Konzeptplan Zukunftsbild «Stadt-
teile und Quartiere mit Charakter».
Erläuterung siehe Abbildung 36.

-  Altstadt
-  historische Strukturen
ausserhalb der Altstadt
-  Neustadtquartier und
Nordstadtquartier
-  Zentrumsnahes Quartier
-  Quartier in der Ebene
-  Quartier am Hang
-  Quartiere mit
produzierendem Gewerbe
-  Quartiertreffpunkt
-  Urbane Grünoase

Abbildung 35





Vogelperspektive Zukunftsbild
«Stadtteile und Quartiere mit
Charakter». Jedes Quartier
besitzt einen eigenen Charakter
bezüglich Gebäudeform
und Typologie der Häuser und
Gärten. Wichtige Strassen
und Plätze bilden Schnittstellen
und Überlagerungen der an-
grenzenden Quartiere. Zudem
verfügt jedes Quartier über
nachbarschaftliche Treffpunk-
te wie Plätze oder auch Schul-
häuser oder Spielplätze.

Abbildung 36

Stadtteile und Quartiere mit Charakter

Menschen wollen das Quartier, in dem sie leben, von anderen Wohnorten unterscheiden können. Je nach Grösse und Struktur umfasst ein Stadtteil mehrere unterschiedliche Quartiere. Ein im räumlich-baulichen Sinn identifizierbares Quartier basiert auf einer erkennbaren Einheit von unterschiedlichen Strassen und Häusern. Quartiere mit einem «eigenen Gesicht» zeichnen sich dadurch aus, dass ein **gestalterischer Zusammenhang** bei gleichzeitigem **Abwechslungsreichtum** der einzelnen Häuser gegeben ist (siehe Gestaltungsziel D 3). Attraktiv gestaltete öffentliche Aussenräume bilden das verbindende Element im Quartier, in denen sich die Nachbarn gerne begegnen. Sie schaffen die Voraussetzung für einen gestalterischen wie **gesellschaftlichen Zusammenhalt**.



⊕ Herti: Grosssiedlung mit gemeinschaftlichen Grünflächen.
Abbildung 37



⊖ Verlust des Quartiercharakters bei zusätzlichen Gebäuden ohne Bezug zum Ort.
Abbildung 38



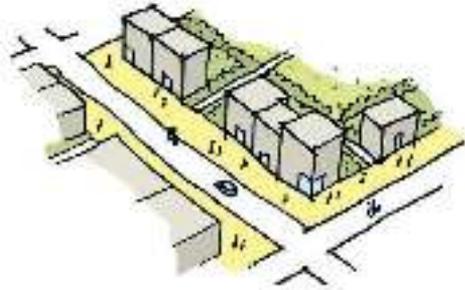
⊕ Rosenberg: Freistehende Einfamilienhäuser und Villen mit repräsentativen Privatgärten am Hang.
Abbildung 39



⊖ Verlust des Quartiercharakters bei Bauten ohne Bezug zum Ort.
Abbildung 40

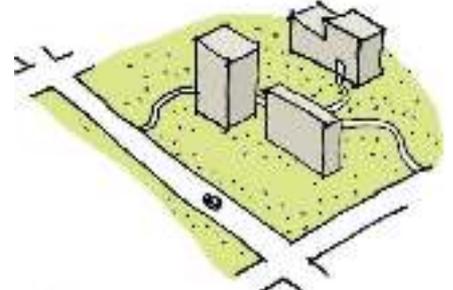
Quartiere statt Wohnsiedlungen

Quartiere zeichnen sich durch eine raumbildende Bebauung aus. Sie wird über Baufluchten und Raumkanten mit lesbaren öffentlichen und privaten Aussenräumen geformt. Eine **raumbildende Bebauung** kann dabei in geschlossener, halboffener oder offener Bauweise erfolgen. Die einzelnen Stadthäuser sind dabei parallel zur Strasse ausgerichtet und bilden eine durchgehende, lesbare Bauflucht. Aus der raumbildenden Bebauung eines Quartiers gehen **vielfältige öffentliche und private Freiräume** für unterschiedliche Nutzungen hervor. Bei der Baukörpergestaltung ist zu beachten, dass Aussenwände der Gebäude das Erscheinungsbild und den Charakter des öffentlichen Raums massgeblich prägen. Es bedarf einer Fassadengestaltung, die zur Attraktivität, zur sozialen Kontrolle, Sicherheit und zum Wohlbefinden der Menschen im Stadtraum beiträgt. Dies bedingt eine Bezugnahme auf die benachbarten Häuser, eine klare **Adressierung zur Strasse** bzw. zum öffentlichen Raum und entsprechende Fensteröffnungen, aus denen der Stadtraum zu überblicken ist.



- ⊕ Die Ausbildung von Vorder- und Rückseiten der Gebäude trägt zu attraktiven, sicheren öffentlichen Räumen und geschützten privaten Freiräumen bei. Auch die Aneignung der öffentlichen Freiräume wird so vereinfacht.

Abbildung 41

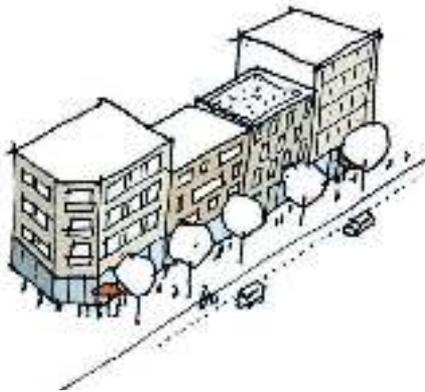


- ⊖ Bei einigen Wohnsiedlungen werden Vorder- und Rückseite nicht unterschieden. Dabei werden die Freiflächen meist nicht bewusst gestaltet, sondern ergeben sich als verbleibende Restflächen nach Setzung der Gebäude. Dies führt zu einem monotonen Charakter der Siedlungen und ist zu vermeiden.

Abbildung 42

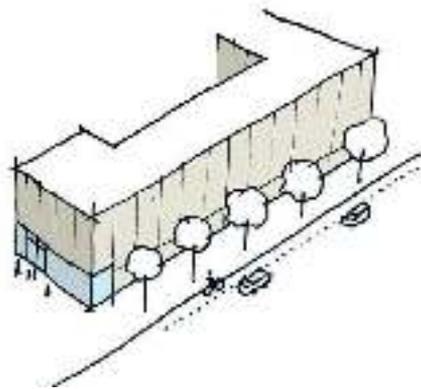
Identität und Variation in Stadtbaugestaltung und Architektur

Jedes Gebäude soll einen Beitrag zur Identität und Erkennbarkeit des Quartiers leisten. Die historisch gewachsene Kleinteiligkeit ist dort, wo sie wesentlich für das Quartierbild ist, beizubehalten. Die **gestalterische Einordnung** einzelner Gebäude oder grösserer baulicher Verdichtungsmassnahmen ist über Bezüge zu bedeutenden baugeschichtlichen Ortsbildern und/oder über **Gestaltungsverwandtschaften** von Nachbargebäuden sicherzustellen. Um einen Beitrag zur Gestaltung des öffentlichen Raums zu leisten, sind die Ausrichtung der Gebäude, deren Adressierung und das äussere Erscheinungsbild wichtige Gestaltungskriterien. Anstelle von monoton wirkenden Wiederholungen (nahezu) identischer Siedlungsbauten im internationalen Stil, geht es in Zukunft darum, dass jedes einzelne Haus über einen **eigenständigen architektonischen Ausdruck** verfügt und zugleich einen klaren Bezug zum städtebaulichen Kontext am konkreten Standort herstellt. So entsteht ein Stadtbild mit vielfältigen Variationen und Gestaltungsverwandtschaften, bei denen die Häuser in der unmittelbaren Nachbarschaft aufeinander Bezug nehmen.



- ⊕ Mit einer parzellenorientierten Entwicklung wird die Grundeigentümerdiversität gefördert. Es entsteht eine interessante, vielfältige Baustruktur, die den öffentlichen Raum aufwertet, wie hier am Beispiel für eine geschlossene Bebauung dargestellt.

Abbildung 43



- ⊖ Grossmasstäbliche, schematisch gestaltete Baukörper fördern Monotonie und Anonymität im Stadtraum. Der Bezug zum öffentlichen Raum und zum Umfeld geht verloren.

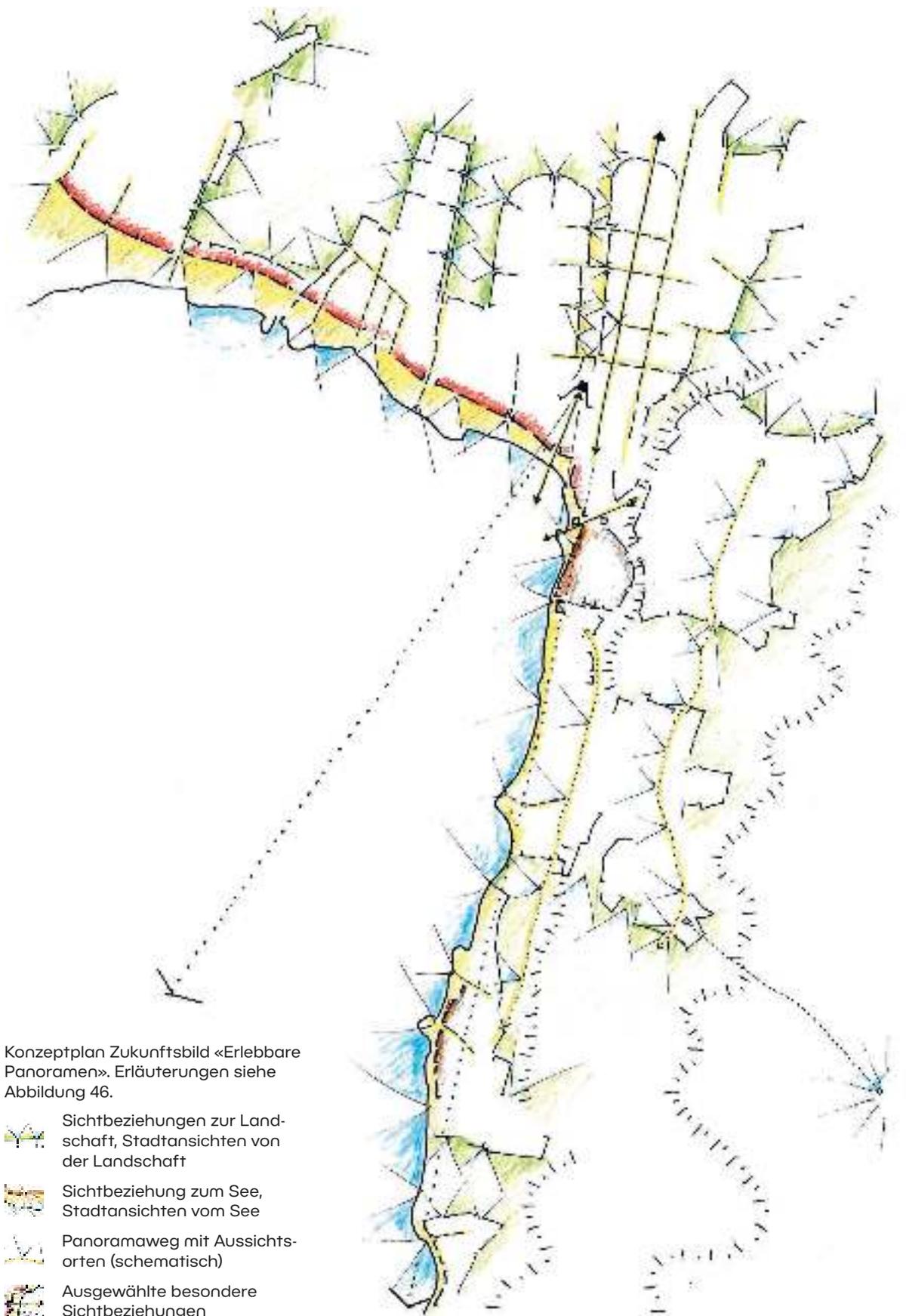
Abbildung 44

E Erlebbare Panoramen

Aufgrund der Lage zwischen Zugersee und Zugerberg hat sich die Stadt Zug zunächst in Nord-Süd-Richtung ausgedehnt. Die Ausdehnung der Stadt in Richtung Westen (Lorzenebene) konnte erst nach Trockenlegung der Sumpflandschaft im 19. Jahrhundert erfolgen. Aufgrund dieser Begebenheiten besitzt die Stadt in weiten Teilen einen eher schmalen Stadtkörper. Gleichzeitig bietet die landschaftlich reizvolle Lage sehr prominente **unverstellte Blicke** aus der Stadt über den Zugersee auf das Voralpenpanorama mit Rigi und Pilatus. Diese **erlebbare Nähe zur Landschaft** inmitten der Stadt prägt das Zuger Stadtbild bis heute und trägt massgeblich zur Identität von Zug bei.

Die **natürliche Topografie** wird vielerorts in der Stadt im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung stark **überformt**. Dies wirkt sich sowohl in Hanglagen als auch in der Ebene negativ auf das Stadtbild aus; beispielsweise an Hanglagen, wenn umfangreiche Terrassierungen mit Stützmauern vorgenommen werden, aber auch in der Ebene, wenn selbst geringere Höhenunterschiede zu Geländedifferenzen gegenüber benachbarten Parzellen führen.

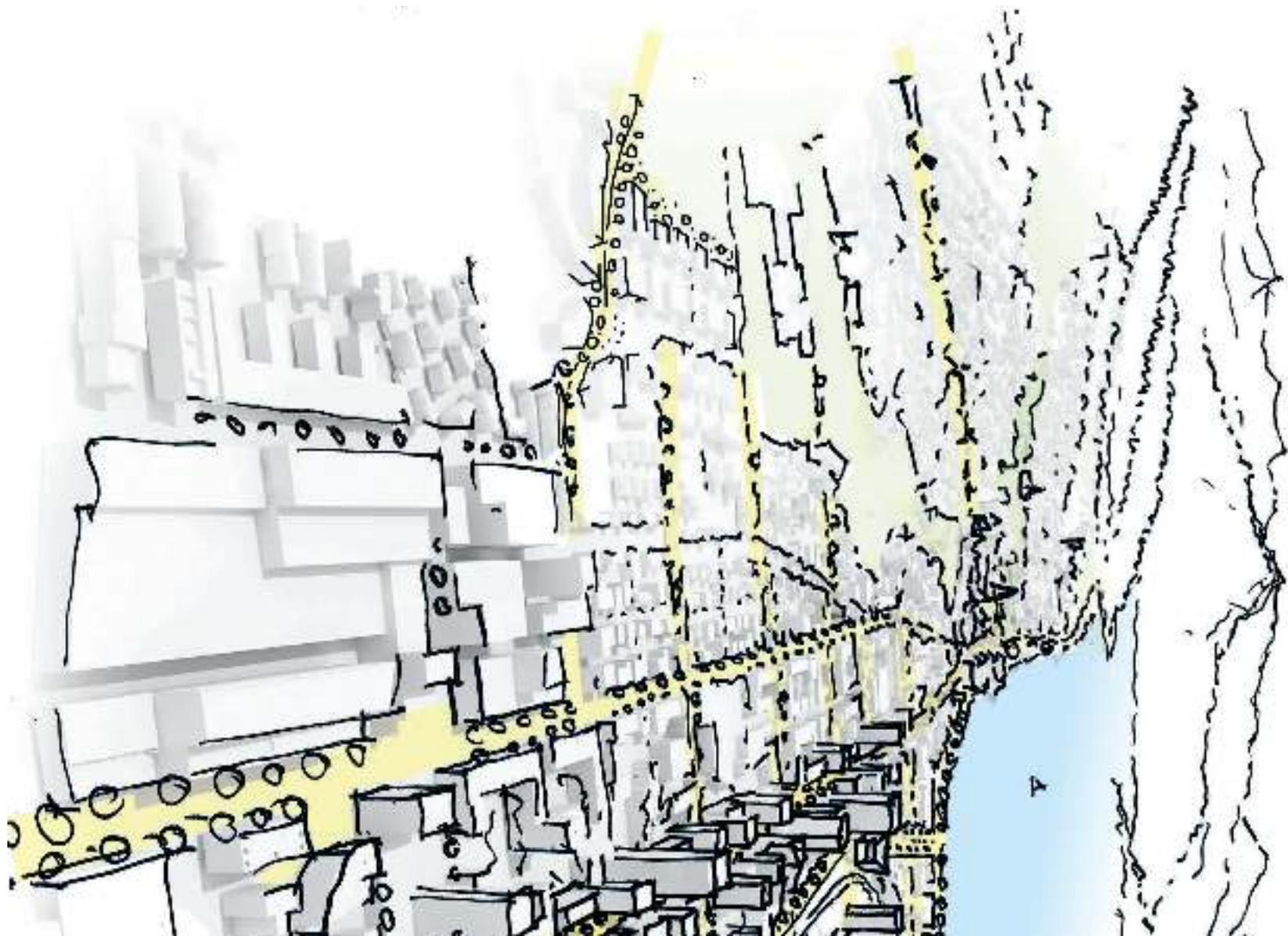
Die einmalige Stadtidentität von Zug wird massgeblich durch die Überlagerung von Stadtbildern und Landschaftsbildern geprägt. Sie ist sorgfältig zu bewahren. Die Weite, Vielfalt und Schönheit der umgebenden Landschaft soll im Stadtbild präsent und immer wieder neu erlebbar sein. Bei jeder baulichen Massnahme sind entsprechende **Blickbeziehungen** zu prüfen, sorgfältig weiterzuentwickeln und wo möglich auszubauen. Ebenso ist zu beachten, dass die **Stadtsilhouette** in Verbindung mit einer spezifischen Höhenentwicklung und baulichen Verdichtung eine Fernwirkung entfaltet. So wird sie vielerorts selbst Teil des **Landschaftspanoramas**, was zu besonderer Aufmerksamkeit in der stadträumlichen Planung verpflichtet. Auf die sorgfältige Gestaltung der einzelnen Bauten und ihre Fernwirkung im Zusammenspiel mit den übrigen, die Stadtsilhouette prägenden Bauten ist besonders zu achten.

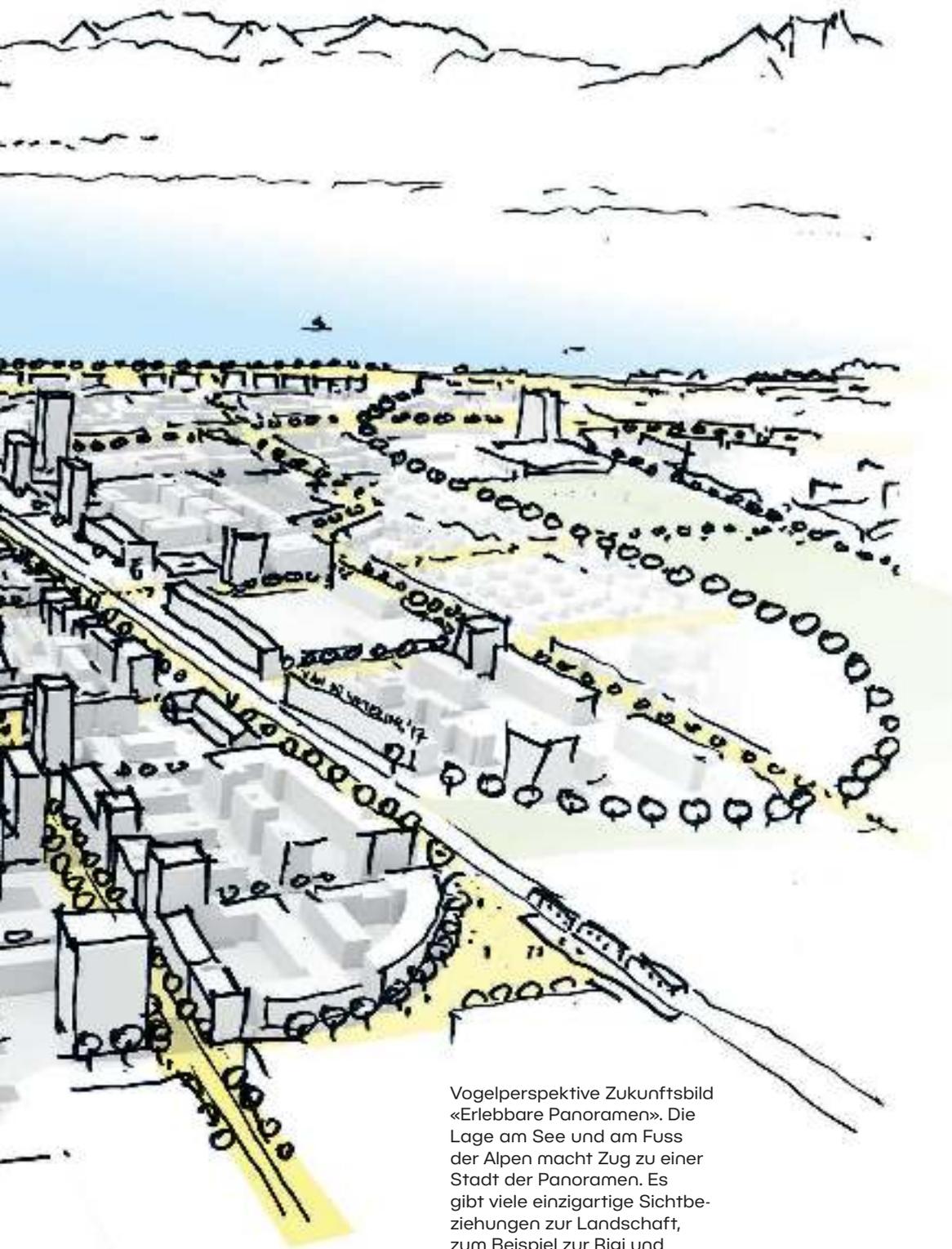


Konzeptplan Zukunftsbild «Erlebbare Panoramen». Erläuterungen siehe Abbildung 46.

-  Sichtbeziehungen zur Landschaft, Stadtansichten von der Landschaft
-  Sichtbeziehung zum See, Stadtansichten vom See
-  Panoramaweg mit Aussichtsorten (schematisch)
-  Ausgewählte besondere Sichtbeziehungen
-  Ausgewählte Sichtbeziehung zu markanten Berggipfeln

Abbildung 45



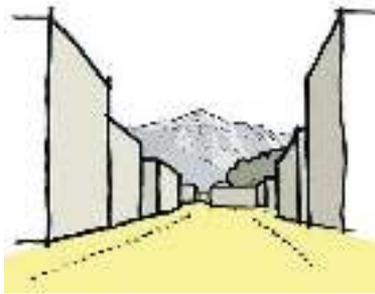


Vogelperspektive Zukunftsbild
«Erlebbare Panoramen». Die
Lage am See und am Fuss
der Alpen macht Zug zu einer
Stadt der Panoramen. Es
gibt viele einzigartige Sichtbe-
ziehungen zur Landschaft,
zum Beispiel zur Rigi und
zum Pilatus. Gleichzeitig ist
die Stadt aus der Umgebung
gut sichtbar. Auf die Stadtsil-
houette sowie den Hochhaus-
boulevard der Baarerstrasse
und die Kulisse der Altstadt
muss darum viel Wert gelegt
werden.

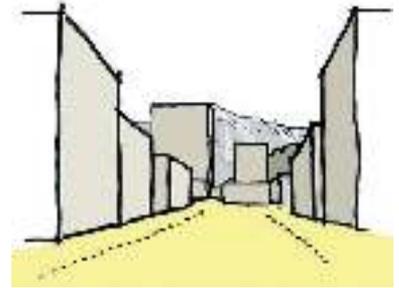
Abbildung 46

Schönheit des Landschaftsraums in der Stadt

Die Erlebbarkeit unterschiedlicher Landschaftspanoramen von zahlreichen Standorten mitten in der Stadt als Teil des Stadtbildes ist ein einzigartiges Gut, das es zu bewahren gilt. Die entsprechenden Sichtachsen sind freizuhalten. Aber auch die **das Landschaftsbild rahmende Bebauung** ist sorgfältig zu gestalten: So können Gebäude oder Bepflanzungen, wenn sie zu breit oder zu hoch sind, die Blickbeziehungen von entfernten Standorten stören oder gar zerstören. Besondere Blickbeziehungen sollten zudem bei der Wegeführung durch die Innenstadt Beachtung finden. Zusätzliche Angebote an öffentlichen **Aussichtspunkten** bieten die Chance, die Stadt und die angrenzende Landschaft zu überblicken.



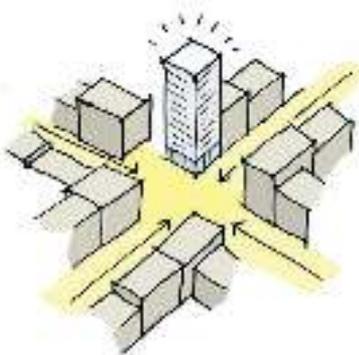
- ⊕ Auf die städtebauliche Einrahmung landschaftlicher Merkmale ist bei jeder baulichen Veränderung zu achten.
Abbildung 47



- ⊖ Bei der Setzung der Gebäude und der Gestaltung des öffentlichen Raumes sollen wichtige Sichtbezüge berücksichtigt werden.
Abbildung 48

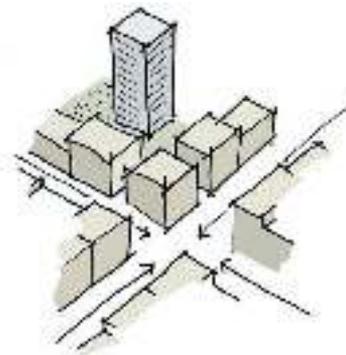
Lesbare Ordnung von hohen Häusern (Stadtsilhouette)

Hohe Häuser und Hochhäuser besitzen eine besondere Präsenz im Stadtraum. Sie besitzen eine **Fernwirkung**, prägen die Stadtsilhouette und dienen als **Orientierungspunkte**. Die Anordnung von hohen Häusern im Stadtgefüge ist so zu konzipieren, dass sich eine erkennbare, lesbare, strukturelle Ordnung ergibt. Zugleich müssen hohe Häuser ihrer Funktion als «Merkmale» gerecht werden und einen ortsspezifischen Beitrag zur Orientierung in der Stadt leisten. Dabei ist sicherzustellen, dass Hochhäuser ebenso einen Beitrag zur Raumbildung wie zur baulichen Verdichtung leisten. Jedes hohe Haus ist als raumbildendes Gebäude und Teil der Quartierstruktur zu verstehen. Die **Einordnung** in den städtebaulichen **Kontext** erfolgt über die präzise Standortwahl und über einen gestalterischen Bezug der unteren Geschosse («Stadtsockel») gemäss Regelbauweise der Nachbargebäude und des Quartiers. In Zug sind bereits diverse Hochhäuser entstanden. Oft gleichen sie sich hinsichtlich ihrer Gebäudegrundfläche, Volumetrie und Höhe und ordnen sich verhältnismässig gut in das Stadtbild ein. An dieser Typologie ist bei neuen Hochhausplanungen anzuknüpfen.



- ⊕ Bei der präzisen Situierung trägt ein Hochhaus im Stadtraum zur Massstäblichkeit bei (eine grosse Stadtkreuzung verträgt ein grosses Gebäude), stiftet Identität, schafft Orientierungs- und Merkpunkte (es markiert einen wichtigen Ort) und fördert mit der Konzentration von Nutzungen die Zentralität und Belebung des Ortes.

Abbildung 49

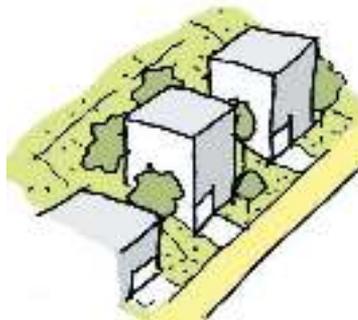


- ⊖ Bei der beliebigen Situierung eines Hochhauses dominieren die Probleme: Es gibt Mehrverkehr im Inneren des Quartiers, ein unwichtiger Ort an einer Nebenstrasse wird betont, die Synergien von Publikumsnutzung und Belebung des öffentlichen Raums können nicht genutzt werden, der Schattenwurf wird problematisch.

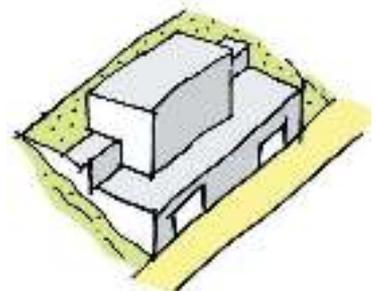
Abbildung 50

Erlebbar natürliche Topografie

Grosse Teile des Stadtgebietes liegen am Hang. Hier sind mit der baulichen Entwicklung besondere Anforderungen verbunden. Die Hang-Ansichten sind von vielen Orten einsehbar und prägen das Stadtbild wesentlich. Der **natürliche Hangverlauf** mit seinen spezifischen Geländemodulationen soll erhalten und erkennbar bleiben. Hierzu sind parzellenweise Einzelbauten mit einem entsprechenden Umschwung anstelle von flächendeckenden Hangbebauungen zu realisieren. In der Ebene prägen leichte Höhenmodulationen den **natürlichen Stadtboden**. Auch hier ist nach stadtgestalterischen Lösungen zu suchen, die den natürlichen Geländeverlauf belassen und einen starken Bezug zum konkreten Ort herstellen.



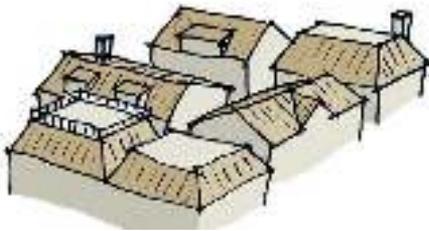
- ⊕ Mit einer dichten, aber kleinteiligen, parzellenweisen Bebauung bleibt das natürliche Gelände sowohl von der Strasse als auch in der grossräumigen Ansicht erkennbar. Die Besonderheit und die Qualität der Hanglage kommen somit zur Geltung. [Abbildung 51](#)



- ⊖ Eine Überbauung mit durchgehendem, geschlossenem Erschliessungsgeschoss negiert die räumlichen Qualitäten der Hanglage und ist zu vermeiden. [Abbildung 52](#)

Dachlandschaft als wichtige Stadtansicht

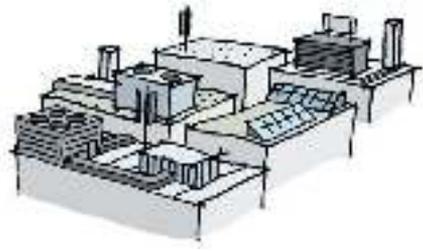
In Zug hat man von unterschiedlichen Standorten einen guten Überblick über die Stadt. Dies gilt für den Zugerberg und die Hangquartiere gleichermaßen wie für höhere Häuser. Aufgrund der guten Einsehbarkeit wird die Dachlandschaft zu einer wichtigen Stadtansicht. Dächer sind daher mit einer besonderen Sorgfalt im Sinne einer fünften Fassade zu gestalten. Sie sind integraler Bestandteil des Baukörpers und grundsätzlich von technischen Aufbauten freizuhalten. Ebenso ist der Gestaltung von privaten oder gemeinschaftlichen Aussenräumen wie Dachgärten, Dachterrassen und Spielbereichen besondere Beachtung zu schenken.



- ⊕ Die Dachansichten werden zur wichtigen fünften Fassade der Gebäude. In einzelnen Quartieren sind Flachdächer zu vermeiden und eine Harmonie der verschiedenen überlieferten Dachformen zu suchen.
Abbildung 53



- ⊕ In anderen Quartieren kann durch die Nutzung als teilweise begrünter Aussenraum das Stadtbild aufgewertet werden.
Abbildung 54



- ⊖ Dominieren technische Aufbauten, leisten Dächer keinen Beitrag zum Stadtbild bzw. wirken sich auf dieses negativ aus.
Abbildung 55

F Urbane Grünräume

Die landschaftlich reizvolle Lage am See trägt massgeblich zur Lebensqualität und zur Identifikation der Einwohnerinnen und Einwohner mit ihrer Stadt bei. Die an das Siedlungsgebiet angrenzenden Gebiete von **Zugberg, Zugersee und Lorzenebene** sind miteinander vernetzt und von vielen Wohnquartieren aus gut erreichbar. Die Landschaftsräume dienen als **Naherholungsgebiete** mit vielfältigen Freizeitangeboten und Erholungsmöglichkeiten. Mitunter ergeben sich hierbei Konflikte mit der landwirtschaftlichen Nutzung, der Fischerei und dem Naturschutz. Bereits heute werden die Besucherzahlen am Wochenende, insbesondere am Seeufer in Verbindung mit zahlreichen Veranstaltungen, vielfach als «am oberen Limit» empfunden. Mit der baulichen Verdichtung und einem weiteren Wachstum der Bevölkerung wird die Bedeutung der umgebenden Landschaft als Naherholungsraum weiter zunehmen.

Gut erreichbare, untereinander vernetzte und attraktive Landschaftsräume und innerstädtische Grünräume sollen die Lebensqualität in den Quartieren langfristig prägen. Das Ziel, wonach die Naherholungsgebiete von jedem Quartier aus **gut erreichbar** sind, ist über verbesserte innerstädtische Wegeverbindungen umzusetzen. Ziel ist es, das Seeufer durchgängig erlebbar zu gestalten und die Anbindung der Quartiere an den See/das Seeufer zu stärken. Im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung und den verantwortungsvollen Umgang mit den innerstädtischen Grünräumen sind neue Lösungen hinsichtlich deren **Multifunktionalität**, also deren Eignung für verschiedene Nutzungen und Personengruppen, aufzuzeigen. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass die Grünräume in der Stadt nicht als landschaftliche Naturräume verstanden werden, sondern als **«urbane Grünoasen»**, die mit ganz eigenen Qualitäten zu gestalten sind.



Konzeptplan Zukunftsbild «Urbane Grünräume» vernetzt mit den Landschaftsräumen. Erläuterungen siehe Abbildung 57.

-  Seeuferbereich
-  Räumlich gefasster Siedlungsrand, Vernetzung zwischen Quartier und Landschaft
-  Bauernhof mit engem Bezug zum Quartier
-  Besonderer Landschaftsraum
-  Strukturierender Gewässerraum
-  Wichtiger Quartierfreiraum
-  Landwirtschaftsraum

Abbildung 56



Vogelperspektive Zukunftsbild «Urbane Grünräume» vernetzt mit den Landschaftsräumen. Drei attraktive Naturräume (Seeufer, Lorzenebene und Zugerberg) kennzeichnen die Stadt. Sie bilden Ausläufer in den Stadtkörper, über die die einzelnen Stadtteile direkt an die Landschaft angebunden sind. Eine Besonderheit der zukünftigen Stadt bilden die inneren «urbanen Grün-oasen».

Abbildung 57

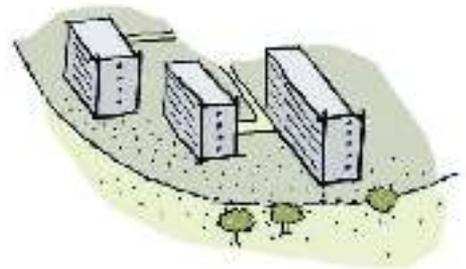


Vernetzung Stadtkörper und Landschaftsräume

Die Vielfalt der Landschaftsräume von Zugersee, Zugerberg und Lorzenebene stellt einen hohen, nicht zu ersetzenden Wert für die Stadt und die Bevölkerung dar. Mit einer verbesserten **Zugänglichkeit und Vernetzung** der Landschaftsräume untereinander und mit dem Stadtkörper kann ein qualitativer Ausgleich für den steigenden Nutzungsdruck in der Stadt geschaffen werden. Auf eine attraktive Wegeführung innerhalb der Quartiere ist dabei zu achten. Gleichzeitig sind Nutzungskonflikte zu reduzieren und die Naturschutzgebiete besonders zu schonen.



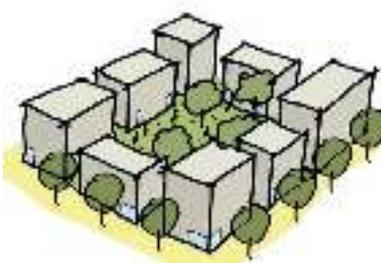
- ⊕ Der Siedlungsrand wird Teil des Quartiers. Die Bebauung orientiert sich zur Landschaft, es entsteht eine belebte, attraktive räumliche Kante. Mit der Wegeführung wird auf die Zugänge zum Landschaftsraum reagiert. [Abbildung 58](#)



- ⊖ Ohne klare räumliche Kante ist der Übergang vom Stadtraum in den (geschützten) Landschaftsraum schlechter erkennbar. [Abbildung 59](#)

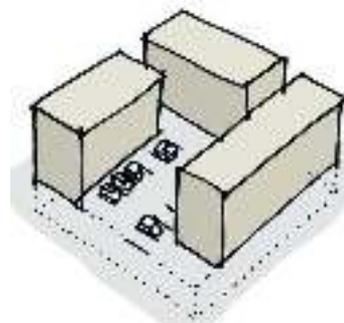
Urbane Grünoasen

Die unbebauten Baulandreserven sind in der Stadt Zug gering. Gleichzeitig steigt bei zunehmender Einwohnerzahl die Bedeutung eines angemessenen Freizeit- und Freiraumangebotes in den Wohnquartieren. **Grün- und Spielflächen** von unterschiedlicher Privatheit und Öffentlichkeit sind in unmittelbarer Nähe zur Wohnung, erreichbar in wenigen Minuten Fussweg, als eigenständige «urbane Grünoasen» auszubilden. In Verbindung mit einer baulichen Verdichtung sind Freiräume zu erhalten, urbaner zu gestalten oder neu zu schaffen.



- ⊕ Im Inneren der Baufelder sind private und/oder gemeinschaftliche Gärten vorzusehen. Dies kann dank der Reduzierung und kleinräumigen Anordnung der oberirdischen Parkplätze gelingen.

Abbildung 60

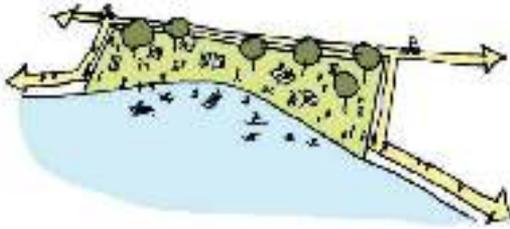


- ⊖ Der wohnungsnaher Aussenraum wird heute oft von oberirdischen Parkplätzen dominiert. Auch Tiefgaragen schränken meist die Möglichkeiten für eine Begrünung stark ein. Eine angemessene Begrünung ist zukünftig in jedem Fall sicherzustellen.

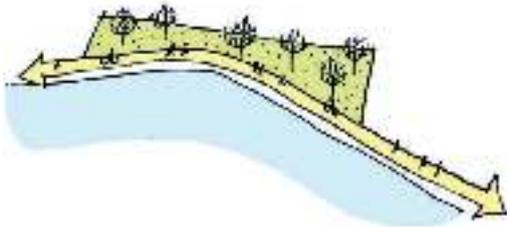
Abbildung 61

Multifunktional gestaltete Grünräume

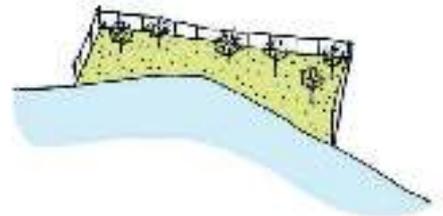
Es bedarf einer grossen Sorgfalt im Umgang mit den Grünräumen und ihrer **qualitativ hochstehenden Gestaltung**, wenn diese für mehr Menschen zur Verfügung stehen sollen. Das Potenzial ist auszuschöpfen, Grünräume in der Stadt so zu gestalten, dass sie über den Tag verteilt unterschiedlichen Nutzergruppen zur Verfügung stehen. Dazu sind möglichst nutzungsneutrale Gestaltungskonzepte erforderlich, nach dem Motto: Nicht überall soll alles, aber überall muss **mehr als nur eine Nutzung** möglich sein.



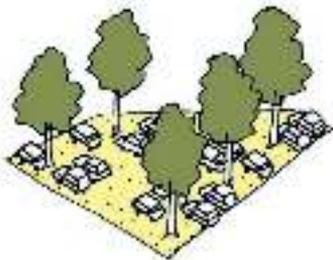
- ⊕ Das Seebad ist im Sommer ein beliebter Badeort.
Abbildung 62



- ⊕ Im Winter kann das Areal des Seebads Teil des zusammenhängenden Erholungsraums am Seeufer sein.
Abbildung 63



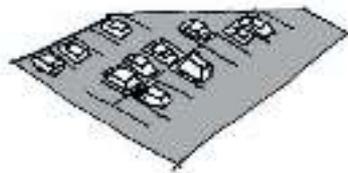
- ⊖ Ist das Areal des Seebads im Winter nicht zugänglich, bleibt wertvoller Grünraum einen Grossteil des Jahres ungenutzt.
Abbildung 64



⊕ Auch ein Parkplatz kann multifunktional gestaltet sein, um eine zeitweise oder teilweise Umnutzung zu ermöglichen.
Abbildung 65



⊕ Multifunktional gestaltete Parkplätze eignen sich neben dem Parken für unterschiedliche Aktivitäten: zum Beispiel für ein Quartierfest und einen Wochen- oder Flohmarkt.
Abbildung 66



⊖ Die monofunktionale Gestaltung und Nutzung eines reinen Parkplatzes ist zukünftig zu vermeiden.
Abbildung 67

Heute beginnen, die Stadt von morgen zu planen und zu bauen!

Mit dem vorliegenden Stadtraumkonzept legt die Stadt den Schwerpunkt auf die konsequente Berücksichtigung der räumlichen Zusammenhänge. So werden in der baulichen Entwicklung die umfassende Ressourcenschonung und eine sorgfältige Stadtbaugestaltung zusammengeführt. Es geht um eine **ganzheitliche Stadtbaukultur**, die abteilungsübergreifend abzustimmen ist und zugleich den lebensweltlichen Ansprüchen der Menschen (emotionale und praktische Aspekte) und den umweltschonenden Zielen gerecht wird. Sie stellt den Anspruch, das aufgezeigte Zukunftsbild 2050 umzusetzen.

Die Realisierung des Zukunftsbildes bedarf eines **aktiven Handelns** der öffentlichen Hand. Nur so kann die erforderliche räumlich-bauliche Entwicklung zielgerichtet gesteuert und können die Gestaltungsziele Schritt für Schritt umgesetzt werden. Für die Grundeigentümer ergibt sich keine aktive Umsetzungspflicht, die Bestandesgarantie bleibt hiervon unberührt.

Das Verständnis einer neuen Stadtbaukultur schliesst auch die konsequente stufen- und zielgruppengerechte Mitwirkung der Bevölkerung ein. Es ist davon auszugehen, dass Verfahren zur **Mitwirkung der Bevölkerung** und der Interessenvertreter zukünftig an Bedeutung gewinnen, wenn Planungen die bauliche Verdichtung von bestehenden Stadtteilen und Quartieren betreffen und die Anzahl der unmittelbar Betroffenen steigt. Umso mehr sind die Chancen zu nutzen, Planungen im Dialog mit der Bevölkerung zu verbessern und ihre Akzeptanz zu steigern. Die Präzisierung der beschriebenen räumlich-baulichen Ziele erfolgt über die Erarbeitung

weiterer Planungsinstrumente und -grundlagen. Das Stadtraumkonzept Zug 2050 wird in der [Ortsplanungsrevision](#) seine planrechtliche Entsprechung finden. Die schrittweise, zielgerechte Umsetzung des Stadtraumkonzeptes erfolgt über entsprechende [Gestaltungskonzepte](#) für den öffentlichen Raum und öffentliche Planungen (Strassen, Plätze und Gebäude). Die folgenden Planungsinstrumente und -grundlagen sowie Gestaltungskonzepte sind prioritär zu erarbeiten:

Planungsinstrumente und -grundlagen

1 [Handbuch für eine urbane Architektur mit Ortsbezug](#)

Die Bebauung begrenzt und definiert den öffentlichen Raum. Neben dieser raumbildenden Funktion prägt sie das Erscheinungsbild und die [Atmosphäre der Strassen und Plätze](#) auch über das Erscheinungsbild der Häuser massgeblich mit. Eine ortsbezogene städtebauliche Situierung und architektonische Gestaltung der Häuser ist für die gestalterische Qualität des öffentlichen Raums, das Stadtbild und die bauliche Identität der Stadt unerlässlich. In den unterschiedlichen Stadtteilen von Zug liegen, je nach Lage, Topografie und Entstehungsgeschichte, unterschiedliche Ausgangslagen vor. Hierbei werden Potenziale für die ortsbezogene bauliche Verdichtung der Quartiere in den Verdichtungsgebieten gemäss kantonalem Richtplan aufgezeigt. Um eine [ortsbezogene Gestaltung](#) der Häuser und des öffentlichen Raums sicherzustellen, sind die Ausgangslagen und Gestaltungsziele in den einzelnen Stadtteilen und Quartieren im Handbuch zu beschreiben. So können Bauherren und Planer wichtige Aspekte der quartierspezifischen Stadtraum- und Gebäudegestaltung frühzeitig in ihren Bauvorhaben berücksichtigen, und jedes Bauvorhaben kann einen konkreten Beitrag zur Stadtidentität und Aufwertung des öffentlichen Raums leisten.

2 Integriertes Gestaltungshandbuch für Strassen und Plätze

Damit Strassen und Plätze zukünftig ihrer Funktion als städtischem Freiraum besser gerecht werden und einen Beitrag zur Stadtidentität leisten, sind entsprechende Vorgaben für ihre Gestaltung zu erarbeiten. Ziel ist es, differenzierte Gestaltungstypen zu entwickeln, die je nach Ort und Situation **multifunktionale Strassenräume** anbieten und den städtischen Fuss- und Veloverkehr stärken. Die Aufwertung des öffentlichen Raums im Stadtzentrum nimmt hierbei einen besonderen Stellenwert ein. Gleichzeitig bieten sich mit E-Mobilität und Digitalisierung neue Möglichkeiten für die Gestaltung der Strassen und Plätze. Die bauliche Entwicklung ist im engen Zusammenhang mit dem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum und auch mit dem daraus resultierenden Verkehrsaufkommen zu sehen. Die abteilungsübergreifende Erarbeitung eines **integrierten Gestaltungshandbuchs** für Strassen und Plätze ist unmittelbar in Angriff zu nehmen und mit dem Gesamtverkehrskonzept abzustimmen.

3 Verzeichnis schützenswerter Landschaftspanoramen und Sichtbezüge im Stadtraum

Die vielschichtigen **Sichtbezüge** sowohl zum Landschaftsraum als auch zu markanten Orten und Gebäuden in der Stadt sind in einem Verzeichnis zu erfassen und entsprechende **Ziele** für den weiteren Umgang mit ihnen zu formulieren. So kann sichergestellt werden, dass diese Erkenntnisse in die anstehende Ortsplanungsrevision einfließen. Zudem hilft es Bauherren und Planern, auf diese bei ihren Planungen frühzeitig zu reagieren.

4 Kommunale Betrachtung des Inventars schützenswerter Ortsbilder in der Schweiz (ISOS)

Die Stadtentwicklung nach innen erfordert einen sorgfältigen Umgang mit den historisch bedeutenden, das **Stadtbild** prägenden Quartieren und Stadtteilen. Das Inventar schützenswerter Ortsbilder in der Schweiz (ISOS) bildet hierfür eine wesentliche Grundlage. Es zeigt die Interessen des Ortsbildschutzes aus nationaler Sicht auf und ist in der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung mittelbar zu berücksich-

tigen. Gleichzeitig hat sich das Stadtbild von Zug seit dem Erstellen des ISOS für Zug im Jahr 2000 an vielen Orten bereits verändert. Deshalb gilt es, die Aktualität des ISOS zu überprüfen. Als Entscheidungsgrundlage für die zukünftige Entwicklung der einzelnen Quartiere sind deren Stadtbilder und insbesondere die im ISOS aufgenommenen Teile zu untersuchen und zu beurteilen. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die **Interessenabwägung** im Rahmen der anstehenden Ortsplanungsrevision.

Gestaltungskonzepte

- 5 Gestaltungskonzept Stadtquartier Herti (vom Gleisfeld bis zur Neuen Lorze):
Entwicklungsszenarien zur Umgestaltung zum Stadtteil mit Stadtpark für mehr Menschen**
Das Stadtquartier Herti⁴ erstreckt sich westlich des Bahnhofs vom Gleisfeld bis zur Neuen Lorze und besitzt ideale Voraussetzungen für eine behutsame Nachverdichtung. Es ist als das wichtigste **langfristige Entwicklungsgebiet** anzusehen. Bislang konzentrieren sich Planungen für die zukünftige Entwicklung auf die Gebiete nordwestlich des Bahnhofs, die zu weiten Teilen im kantonalen Richtplan als Verdichtungsgebiete ausgewiesen sind. Entwicklungspotenzial besitzen aber auch die locker bebauten westlichen Wohngebiete um das Hertizentrum. Mögliche Szenarien für die langfristige Entwicklung des gesamten Stadtteils sind im Rahmen einer Testplanung zu untersuchen und aufzuzeigen. Auf dieser Grundlage sind abgestimmte **Gestaltungsziele** für die Stadtteilentwicklung zu erarbeiten. Um den Freiraumbedürfnissen der wachsenden Stadtbevölkerung gerecht zu werden und das Seeufer zu entlasten, sollen **Plätze und öffentliche Grünanlagen** geschaffen werden.

4
Die Bezeichnung Herti wird hier gemäss der Kennzeichnung im Hausnummernplan (Quartier Nr. 9) verwendet.

- 6 Gestaltungskonzept Bahnhofsumfeld für einen prominenten Auftakt**
Die Vernetzung der einzelnen Quartiere und ihre Anbindung an das Stadtzentrum sind von grosser Bedeutung, wenn die Stadt ihre hohe

Lebensqualität bei mehr Einwohnern und Arbeitsplätzen bewahren will. Der **Bahnhof** übernimmt hierbei wichtige Funktionen als **Auftakt des Stadtzentrums** für Bewohner der westlichen und nördlichen Quartiere sowie als Ankunftsort für Pendler und Besucher. Um dieser Funktion noch besser gerecht zu werden, sind die Bereiche an den wichtigsten Zugängen im Norden, Westen und Osten aufzuwerten und mit angemessenen Vorplätzen auszustatten. Daher wird eine Testplanung zur Umgestaltung des öffentlichen Raums um den Bahnhof als sinnvoll erachtet.

7 **Gestaltungskonzept Eisenbahnviadukte als Ankerpunkte der Vernetzung**

Heute stellen die Eisenbahngleise eine städtebauliche Zäsur dar. Sie erschweren sowohl die Anbindung der Stadtteile an das Zentrum als auch den Zugang zum Seeufer in vielen Bereichen. Gleichzeitig bildet das östliche Viadukt ein baugeschichtlich besonderes Erbe der frühen Gotthardbahn, das zu erhalten ist. Die **Eisenbahnviadukte** sollen zu identitätsstiftenden, verbindenden räumlichen Elementen werden, die das Stadtbild im Zentrum stärker prägen und die Verbindung zum Zugersee erkennbar werden lassen. Die trennende Wirkung der Gleisanlagen muss aufgehoben werden. Die **Viaduktbögen** sind konsequent zu öffnen und sollen als Teil des öffentlichen Raums erlebbar werden. Die Möglichkeiten für punktuelle publikumsattraktive Umnutzungen sind ebenfalls zu prüfen.

8 **Gestaltungskonzept Stadtplatz Bundesplatz**

Die Umgestaltung des Bundesplatzes ist für die **Aufwertung** und für den räumlich-baulichen Zusammenhalt des gesamten Stadtzentrums von grosser Bedeutung. Es bietet sich an, zunächst eine Testplanung durchzuführen. Die so ermittelten Anforderungen können als Grundlage für ein allfälliges Konkurrenzverfahren dienen, um eine qualitativ hochstehende **Umgestaltung** des Bundesplatzes zum zentralen Stadtplatz sicherzustellen.

9 Gestaltungskonzept Baarerstrasse und angrenzende Gevierte (Stadtboulevard mit «Skyline»)

Die Aufwertung des Stadtraums der Baarerstrasse ist für das Stadtzentrum von Bedeutung. In den letzten Jahrzehnten hat die erste Verdichtungswelle das Stadtbild an der Baarerstrasse und den angrenzenden Gevierten stark verändert. Aufgrund der Lage im Verdichtungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan zeichnet sich hier eine erneute **Transformation** mit einer baulichen Dichte in einer für die Stadt Zug neuen Dimension ab. Es besteht die Gefahr eines weiteren Identitätsverlustes. Die Entwicklung ist daher für eine raumbildende, **identitätsstiftende Verdichtung** mit Ortsbezug («Zuger Verdichtungstypen») zu nutzen, einhergehend mit einer deutlichen Aufwertung des gesamten Bereichs zwischen den Bahngleisen, Industriestrasse, Bundesplatz und Feld- bzw. Göblistrasse. Ein weiteres Ziel ist es, den südlichen Abschnitt der Strasse zu einer attraktiven Einkaufsstrasse mit **Kolonnaden und Plätzen** zu entwickeln. Gemäss Hochhausreglement sind Hochhäuser an der Baarerstrasse möglich. Aufgrund ihrer gesamtstädtischen Bedeutung als Einkaufsstrasse (im Süden) und als wichtigste Verbindungsstrasse nach Baar (im Norden) ist es plausibel, dass sich die Strasse mit perlenkettenähnlich angeordneten Hochhäusern in der Stadtsilhouette abbildet. Der **Stadtboulevard mit «Skyline»** ist dabei in einen angemessenen Stadtkörper einzubetten. Ausgehend von diesen Überlegungen sind die Vorgaben für die Umgestaltung des Stadtraums im Rahmen einer Testplanung zu konkretisieren. Entsprechende Erkenntnisse aus dem integrierten Gestaltungshandbuch für Strassen und Plätze und dem Gesamtverkehrskonzept sind aufzunehmen und zu integrieren.

10 Gestaltungskonzept Poststrasse

Die Poststrasse verläuft parallel zur Baarerstrasse vom Postplatz zur Gotthardstrasse. Trotz ihrer Zentrumslage besitzt sie in weiten Teilen **gestalterische Defizite**. Die ursprüngliche Bebauung und Parzellenstruktur ist nahezu vollständig verschwunden. Insbesondere bei der westseitigen Bebauung beeinträchtigen An-

lieferungszonen und Tiefgaragenzufahrten das Stadtbild und den öffentlichen Raum. Der am Kreuzungspunkt von Poststrasse und Bahnviadukt gelegene kleine Platz wird durch Velostellplätze und Abfallcontainer weitgehend belegt und besitzt mit seinem unwirtlichen Charakter keinerlei Aufenthaltsqualität. Die Wegeverbindung zum nah gelegenen Bundesplatz wird durch Rampen und Treppen zum höhergelegten Neustadtzentrum behindert. Gleichzeitig stellt die Poststrasse eine **direkte Wegverbindung** von der Altstadt bis zum Einkaufszentrum Metalli dar. Mit dem Abschluss der Umgestaltung des Postplatzes wird die Bedeutung der Poststrasse weiter zunehmen. Prägende Merkmale des Stadtbildes stellen neben dem Bauwerk des Bahnviaduktes auch die reizvollen **Blickbeziehungen** in den Landschaftsraum dar: Nach Süden zur Rigi, nach Osten zum unbauten Guggi und zur Anhöhe des Rothus-Quartiers. Aufgrund des beschriebenen Handlungsbedarfs sind Massnahmen für die Aufwertung der Poststrasse zu ergreifen. Das entsprechende Gestaltungskonzept ist zeitnah zu erarbeiten.

Grundlagen

Grundlagen für die Ausarbeitung des Stadtraumkonzeptes waren vorgängige Konzepte, Leitbilder und Strategiepapiere. Ausgewertet und berücksichtigt wurden entsprechende Unterlagen aus den Bereichen Stadtplanung und Stadtentwicklung, aber auch aus anderen, die gebaute Lebensumwelt betreffenden Bereichen.

Leitbilder der räumlichen Entwicklung der Stadt Zug

Das «Leitbild 77 für die Entwicklung der Stadt Zug» (1977), das «Zentrum Zug – Konzept für ein freundlicheres Stadtzentrum» (1986), das «Leitbild 89 der Stadt Zug» (1989) und das «Entwicklungskonzept – Strategie für die räumliche Entwicklung der Stadt Zug in fünf Kapiteln» (2006) wurden hinsichtlich ihrer Aussagekraft für die heutigen Rahmenbedingungen einer **kritischen Durchsicht** unterzogen. Die Überprüfung des Entwicklungskonzeptes aus dem Jahr 2006, das die Grundlage für die Erarbeitung der heute gültigen Ortsplanung darstellte, nahm hierbei einen besonderen Stellenwert ein. Insgesamt wurde festgestellt, dass bestimmte Ziele eine grosse Kontinuität aufweisen und nach wie vor Gültigkeit besitzen. So stellte der **Schutz der landschaftlichen Qualitäten**⁵ und des überlieferten Stadtbildes der **Altstadt** ein wichtiges Aufgabenfeld dar. Auch die Nutzungs- und Verkehrsplanung waren in der Vergangenheit zentrale Themen. Einige Ziele wurden bereits erfolgreich umgesetzt oder aufgrund veränderter Rahmenbedingungen hinfällig (Verkehrskonzept im Entwicklungskonzept 2006 mit Ablehnung des Stadttunnels durch das Stimmvolk 2015; Ausweisung von Verdichtungsgebieten im kantonalen Richtplan 2013, Inkrafttreten des Hochhausreglements 2017). Andere Ziele, die bereits in der Vergangenheit erkannt wurden, haben aus heutiger Sicht eine Bedeutungszunahme erfahren. Dies betrifft in besonderem Mass die qualitativ hochstehende Ausformung und Gestaltung des öffentlichen

⁵ Von Bedeutung war hierbei: die Funktion des Landschaftsraums für die Land- und Forstwirtschaft ebenso zu sichern wie zur extensiven Nutzung für Freizeit- und Erholung; klar lesbare Siedlungsränder als Übergang zum Landschaftsraum auszubilden.

Raums und der Gebäude oder auch die Sicherung von Sichtbeziehungen in die umgebenden Landschaftsräume.

Energie- und Klimastrategie und Nachhaltigkeit

Im Mai 2010 hat der Stadtrat die «Energiestrategie 2050» verabschiedet, welche die Ausgangslage und den Weg der kommunalen Energiepolitik hinsichtlich Ressourcen- und Klimaschutz aufzeigt. Mit der Annahme der Initiative «2000 Watt für Zug» vom 15. Mai 2011 wurde diese Strategie bestätigt und die Stadt Zug verpflichtet, sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Erreichung der Ziele der **2000-Watt-Gesellschaft** einzusetzen. Im Jahr 2050 sollen der Primärleistungsbedarf von maximal 3500 Watt pro Person (2005: 6300 Watt) und ein CO₂-Ausstoss von maximal zwei Tonnen pro Person und Jahr (2005: 8,7 Tonnen) erreicht werden. Ebenso besteht seither eine Verpflichtung zur Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung. Es geht dabei um den gleichwertigen Fortschritt der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, der gesellschaftlichen Solidarität und der ökologischen Verantwortung einer Gesellschaft, welcher der jetzigen Generation dient, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen einzuschränken. Vor diesem Hintergrund sind Raumentwicklung, Energienutzung und Nachhaltigkeit besser aufeinander abzustimmen. Das Potenzial zur Steigerung der Energieeffizienz und der Nutzung erneuerbarer Energien sollen ausgeschöpft werden und weitere Massnahmen zu einer **nachhaltigen Stadtentwicklung** frühzeitig in die Planung einfließen.⁶

Freiraumkonzept Zug und Nutzungsleitbild «freiraum-zug»

Die Auswirkungen des Wachstums der Stadt und der baulichen Verdichtung der Innenstadt in den letzten Jahrzehnten sind schon länger wahrnehmbar. Es gingen einerseits Freiräume verloren, andererseits wurde das Leben auf Plätzen, Strassen und in Parkanlagen städtischer und lebendiger. Vor diesem Hintergrund wurde das **Freiraumkonzept Zug** im Jahr 2012 fertiggestellt. Es zeigt die Versorgung der Stadtquartiere mit öffentlichen und privaten Frei-

6

Als ein Beispiel ist das Projekt Circulago zu nennen. Es ist ein zukunftsweisendes Projekt zur Versorgung der Stadt Zug und Baar-Süd mit umweltfreundlicher Wärme- und Kälteenergie, die aus dem Wasser des Zugersees gewonnen wird. Als Pionierprojekt für die städtische Energieversorgung ist Circulago ein wichtiger Schritt in Richtung 2000-Watt-Gesellschaft, deren Zielen das Stadtzugervolk im 2011 zugestimmt hat. Geplant, finanziert, gebaut und betrieben wird Circulago von der WWZ AG. Die ersten Kunden werden voraussichtlich 2019/2020 mit Wärme und Kälte versorgt.

räumen für die Wohnbevölkerung und die Beschäftigten auf. Dabei wurde in einigen Stadtquartieren eine flächenmässige Unterversorgung festgestellt. Aufbauend auf der Analyse wurden Massnahmen zur quantitativen und qualitativen **Verbesserung der Freiraumversorgung** formuliert. Zeitgleich wurden vermehrt Forderungen der Bevölkerung und weiterer Interessengruppen nach mehr Freiraum laut. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens «freiraumzug» wurde ebenfalls im Jahr 2012 im engen Austausch mit den unterschiedlichen Nutzer- und Interessengruppen das Nutzungsleitbild «freiraumzug» für den öffentlichen Raum erarbeitet. Die wichtigsten Erkenntnisse aus beiden Dokumenten, dem Freiraumkonzept Zug und dem Nutzungsleitbild, flossen in das Stadtraumkonzept Zug 2050 ein. Die **gute Vernetzung**, hochwertige Gestaltung und **flexible Nutzung** öffentlicher Freiräume sind Ziele, die bei einer weiteren baulichen Verdichtung und wachsenden Einwohnerzahlen weiter an Bedeutung gewinnen werden. Gleichzeitig wird deutlich, dass Flächen existieren, die noch ungenutzte Potenziale besitzen, wie Strassenräume und Dachflächen. Soll die Stadt Zug weiterwachsen, werden die Aufwertung bestehender und die Bereitstellung zusätzlicher Freiflächen zukünftig einen höheren Stellenwert erhalten.

Quartierentwicklungsprojekt «Zug westwärts»

Anlass für das soziokulturelle Quartierentwicklungsprojekt «Zug westwärts» war ein Bevölkerungszuwachs um 30 Prozent innerhalb von zehn Jahren im Zuger Westen, bestehend aus dem Quartier Lorzen, dem Quartier Herti und Teilen des Quartiers Neustadt. Ziel war es, die **Eigeninitiative** und Identifikation der Quartierbewohnerinnen und -bewohner und ihr **gutes Zusammenleben** zu fördern. Auf der Grundlage einer umfassenden Quartieranalyse wurden sechs Handlungsfelder und konkrete Massnahmen zur weiteren Entwicklung der westlich vom Bahnhof liegenden Stadtteile definiert. Die Quartieranalyse schloss unter anderem die Befragung der Bevölkerung ein, um mehr über die **Bedürfnisse der Menschen** im Stadtteil zu erfahren. Für die Erarbeitung des Stadtraum-

konzeptes Zug 2050 waren neben den sozio-kulturellen Ergebnissen weitere Erkenntnisse wegleitend. So wurde von den Befragten eine schnelle und umfassende Veränderung des gewohnten Wohnumfeldes beobachtet und im Hinblick auf einen weiteren Wandel des Gebietes zusätzliche öffentliche Räume und Infrastrukturen mit vielfältigen Angeboten für niederschwellige Begegnungen der Quartierbewohner gewünscht. Deutlich wurde des Weiteren, dass sich die **Quartieridentitäten** im Untersuchungsgebiet unterscheiden und die Bewohner sich weniger mit dem «Stadtteil West» als Ganzem, sondern stärker mit Teilgebieten innerhalb der Quartiere Herti, Lorzen und Neustadt identifizieren.

Kinderfreundliche Stadt Zug

Die Stadt Zug verfügt seit dem Jahr 2016 über das **UNICEF-Schweiz-Label** «Kinderfreundliche Gemeinde». Die Initiative fördert die Kinderfreundlichkeit im Lebensumfeld von Kindern und Jugendlichen. In diesem Zusammenhang hat die Stadt Zug einen Massnahmenplan zur Verbesserung der Lebensumstände von Kindern und deren Familien erstellt. Kinderfreundlichkeit zeigt sich gemäss UNICEF Schweiz darin, wie die Rechte der Kinder auf Schutz, Förderung, Gleichbehandlung und Anhörung in verschiedenen Politikbereichen umgesetzt werden: in Verwaltung und Politik, Schule, familienergänzender Betreuung, Kinder- und Jugendschutz, Gesundheit sowie Freizeit und Wohnumfeld. Nebst diesen objektiven, messbaren Dimensionen kann sich **Kinderfreundlichkeit** auch an der Perspektive der Kinder und Jugendlichen orientieren und als ihr subjektives Wohlbefinden verstanden werden, das sie aktiv mitgestalten. Für den «Massnahmenplan Kinder und Jugendliche 2016–2019» wurden in den Themenbereichen «Freizeitorte & Lebensraum», «Schulweg & Strassen», «Partizipation», «Kinder- und jugendgerechte Verwaltung & Politik» sowie «Gesundheit» 25 **Massnahmen** entwickelt. Diese geben Antworten auf die Frage, wie die Stadt Zug kinder- und jugendfreundlicher werden kann, bzw. was Kinder und Jugendliche brauchen, damit sie sich in der Stadt Zug wohlfühlen.

Stadtidee

Im Jahr 2015 erarbeitete der interdisziplinäre ThinkTank W.I.R.E. aus Zürich im Auftrag der Stadt Zug ein **Leitbild** zur Zukunftsgestaltung für **Politik, Wirtschaft und Bevölkerung**: die Stadtidee. Dies geschah mit dem Wissen, dass es möglich ist, Zukunft aktiv zu gestalten, auch wenn sie nicht vorhersehbar ist. Im Zentrum der Auseinandersetzung standen die aus der Geschichte resultierenden gegenwärtigen **Wesensmerkmale der Stadt** und die erwarteten zukünftigen Einflüsse und langfristigen Entwicklungen, wie die Digitalisierung des Alltags, die Raumknappheit in der Stadt oder auch das Bedürfnis nach Gemeinschaft. Beteiligt wurden über Mitwirkungen in verschiedenen Formaten zahlreiche Interessengruppen, Akteure, die Öffentlichkeit und lokale Experten. Begleitet wurde der Prozess von einer Stadtentwicklungsgruppe mit Fachleuten der städtischen Verwaltung. Der Stadtrat wurde ebenfalls in die Entscheidungsfindung einbezogen. Im Ergebnis wurde die Wesensart von Zug anhand von **fünf Kernwerten** beschrieben, welche die Basis für die zukünftige Entwicklung der Stadt darstellen sollen. Diese waren: Einfachheit durch Kleinheit, Gemeinschaft durch Netzwerke, Bescheidenheit durch Tradition, Vielfalt durch Offenheit und Vorreiter durch Machermentalität. Da die Stadtidee als gesellschaftliches Leitbild zu verstehen ist, besitzen die benannten Kernwerte eine grosse Relevanz für die Erarbeitung des Stadtraumkonzeptes. So kann sichergestellt werden, dass die Lebensräume den Anforderungen der sich wandelnden Stadtgesellschaft langfristig entsprechen.

Prozess

Die Ausarbeitung des Stadtraumkonzeptes Zug 2050 erfolgte im [Auftrag des Stadtrates](#) durch das Baudepartement (siehe Abbildung 68). Die Gesamtleitung oblag der Abteilung Städtebau. Die inhaltliche Bearbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Stadtplanung und mit dem externen Berater Han van de Wetering, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich. Es erfolgte zudem die Beteiligung von weiteren Fachleuten aus den Abteilungen des Baudepartements wie auch aus verschiedenen Abteilungen der übrigen Departemente der Stadtverwaltung (Sicherheit und Verkehr, Umwelt und Energie, Stadtentwicklung, Immobilien, Kind Jugend Familie, Finanzen, Grundstückgewinnsteuern, Kommunikation). Das Vorgehen bei der Erarbeitung umfasste mehrere Phasen.

2016

In der Vorbereitungsphase wurden bereits vorliegende [Strategien und Ziele ausgewertet](#) und hinsichtlich ihrer Bedeutung für die zukünftige räumlich-bauliche Entwicklung der Stadt überprüft. Gleichzeitig wurde der Status Quo der gebauten Stadt untersucht.

2017

Aufbauend auf den Erkenntnissen der ersten Phase wurden [langfristige Zielvorstellungen](#) erarbeitet und ein Zukunftsbild für das Jahr 2050 entworfen. Das Zukunftsbild zeigt die langfristigen Entwicklungspotenziale anhand von Plänen, Stadtraumbildern und textlichen Erläuterungen auf. Der Entwurf stellte die Grundlage für die Diskussion mit dem Stadtrat und für vier [Workshops](#) mit Fachleuten der Stadtverwaltung dar. Anschliessend fand eine vertiefte Betrachtung einzelner Stadtquartiere statt. Ein wichtiger Baustein war hierbei die im Spätsommer 2017 durchgeführte [Befragung der Bevölkerung](#) zur Wohnqualität in den einzelnen Stadtquartieren. Die Entwicklungspotenziale ausgewählter Stadtgebiete wurden zudem im Rahmen von drei [Planer-Workshops](#) («Denkwerkstätten») mit externen Teams näher untersucht.

2018

Die im Prozess erhaltenen Hinweise und Anregungen sowie die Erkenntnisse aus der vertieften Betrachtung von Teilgebieten flossen in die **Fertigstellung des Stadtraumkonzeptes Zug 2050** ein. Die Ziele wurden mehrfach in Gesprächen und in einem halbtägigen Workshop mit dem Stadtrat abgestimmt. Die Stadtbildkommission wurde beratend beigezogen. Es fanden drei weitere **Workshops** sowie verschiedene Fachdialoge mit Fachleuten aus der Stadtverwaltung statt. Abschliessend wurden die weiteren **Schritte für die erfolgreiche Umsetzung** des Stadtraumkonzeptes festgelegt.

2019

Die **konsolidierte Schlussfassung** bildet die strategischen Ziele für die langfristige räumlich-bauliche Entwicklung der Stadt Zug ab und wird vom Stadtrat **veröffentlicht**.

Vorgehen



Glossar

Zum besseren Verständnis sind die im Text verwendeten wichtigsten Fachbegriffe von A wie Atmosphäre bis Z wie Zukunftsbild nachfolgend kurz erklärt. Die Erläuterungen erfolgen aus fachlicher Perspektive und können den planungsrechtlichen und baurechtlichen Definitionen gemäss geltender Gesetzgebungen abweichen.

Atmosphäre

Die Atmosphäre eines Ortes oder Raums beschreibt die Stimmungen, Empfindungen und Befindlichkeiten, die er aufgrund seiner Beschaffenheit und konkreten Gestaltung (Form, Farbe, Materialien, Gerüche etc.) beim Betrachter hervorruft. Diese atmosphärische Qualität eines Ortes erschliesst sich nicht allein über die visuelle Wahrnehmung, sondern über das unmittelbare körperliche Raumerlebnis mit allen Sinnen.

Quellen:

- Böhme, Gernot: Atmosphäre. 1995, Essays zur neuen Ästhetik. Frankfurt/Main, 1995, Seite 48, 95
- Löw, Martina: Raumsoziologie Frankfurt a.M., 2001, Seite 204

Baufucht

Die Bauflucht beschreibt eine ungebrochene, gerade oder gekrümmte Linie, die durch die Fassaden der Häuser entlang einer Strasse, eines Weges oder eines Platzes gebildet wird. Sie basiert in der Regel auf der abgestimmten Anordnung der Häuser, meist aufgrund der behördlichen Festsetzung von Baulinien zugunsten der Ausbildung des öffentlichen Raums und eines ästhetisch zufriedenstellenden Stadtbildes.

Baulinie

Baulinien begrenzen die Bebauung und dienen insbesondere der Sicherung bestehender und geplanter Anlagen und Flächen sowie der baulichen Gestaltung. Baulinien dienen neben der Freihaltfunktion explizit auch städtebaulich-ästhetischen Zielen bei der Sicherstellung der geordneten baulichen Entwick-

lung. Es sind grundsätzlich zwei Arten zu unterscheiden: Einfache Baulinien legen die Grenze fest, bis zu der ein Grundstück bebaut werden kann. Sie definieren somit die Mindestabstände von Bauten und Anlagen gegenüber Strassen, Wegen und Plätzen, Wäldern und Gewässern etc. An Pflicht- oder Zwangsbaulinien muss hingegen zwingend gebaut werden.

Quellen:

- Griffel, Alain; Liniger, Hans U; Rausch, Heribert; Thurnherr, Daniela (Hrsg.): Fachhandbuch öffentliches Baurecht, Expertenwissen für die Praxis, Zürich, 2016, Seite 44 bis 45
- Kanton Zug, Erlass 721.7-A1: Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB), Anhang 1, Begriffe und Messweisen, vom 22. September 2005 (Stand 1. Mai 2015); Seite 4

Bauweise

Die Bauweise beschreibt in Stadtplanung und Städtebau die Art und Weise, wie die Gebäude auf den Grundstücken in Beziehung zu den seitlichen Grundstücksgrenzen und damit zu den Gebäuden auf den benachbarten Grundstücken angeordnet sind. Man unterscheidet in der Regel die offene, die halboffene und die geschlossene Bauweise. Bei der offenen Bauweise sind die Einzelgebäude nach allen Seiten freistehend angeordnet. Bei der halboffenen Bauweise sind Einzelgebäude zu Gruppen zusammengefasst und diese in Art der offenen Bauweise durch Gebäudeabstände voneinander abgesetzt. In der geschlossenen Bauweise werden die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand errichtet und grenzen mit Brandwänden direkt an die Nachbargebäude.

Quellen:

- Griffel, Alain; Liniger, Hans U; Rausch, Heribert; Thurnherr, Daniela (Hrsg.): Fachhandbuch öffentliches Baurecht, Expertenwissen für die Praxis, Zürich, 2016, Seite 231
- Koepf, Hans; Binding, Günther: Bildwörterbuch der Architektur, Stuttgart, 2005, Seite 62

Dichte

In der Stadtplanung beschreibt der Begriff Dichte üblicherweise die Bevölkerungsdichte, die sich wiederum in Einwohnerdichte und Beschäftigten-dichte aufteilt. Sie wird in Personenzahl pro Fläche an-

gegeben. Die soziale Dichte oder auch Interaktionsdichte beschreibt die Anzahl der Menschen und ihre Aktivitäten in einem Stadtteil oder Quartier. Man unterscheidet des Weiteren die bauliche Dichte (→ Dichte, bauliche), die Belegungsdichte (Bewohner pro Wohnung) und auch die Nutzungsdichte (Funktionsmischung).

Quellen:

- Häussermann, Hartmut: Phänomenologie und Struktur städtischer Dichte. In: Lampugnani, Vittorio Magnago; Keller, Thoms; Buser, Benjamin (Hrsg.): Städtische Dichte, Zürich, 2007, Seite 24 f.

Dichte, bauliche

Die bauliche Dichte beschreibt das Mass der baulichen Nutzung eines Grundstückes. Als Regulierungsinstrumente dienen insbesondere Vorgaben für die Baumassenziffer, die Ausnützungsziffer und bauliche Mantellinien. Die Ausnützungsziffer gibt Auskunft über das Verhältnis der anrechenbaren Geschossflächen zur anrechenbaren Grundstücksfläche. Die für den räumlich-baulichen Charakter aussagekräftigere städtebauliche Kenngrösse ist die Baumassenzahl, welche den umbauten Raum über dem Terrain ins Verhältnis zur Grundstücksfläche setzt. Die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte zeigen, dass stadträumliche Qualitäten bei einer baulichen Verdichtung nicht allein über die Vorgabe einer Ausnützungsziffer sichergestellt werden können. Vielmehr ist das Mass der Nutzung situationsbezogen zu überprüfen und zu bestimmen.

Quelle:

- Häussermann, Hartmut: Phänomenologie und Struktur städtischer Dichte. In: Lampugnani, Vittorio Magnago; Keller, Thoms; Buser, Benjamin (Hrsg.): Städtische Dichte, Zürich, 2007, Seite 24 f.
- Keller, Thomas K: Das Kriterium der Dichte im Städtebau. In: Lampugnani, Vittorio Magnago; Keller, Thoms; Buser, Benjamin (Hrsg.): Städtische Dichte, Zürich, 2007, Seite 40 bis 47
- Träger, Eberhard: Dichte Atmosphäre. Über die bauliche Dichte und ihre Bedingungen in der mitteleuropäischen Stadt, herausgegeben von Dietmar Eberle, Basel, 2015, insb. Seite 151 bis 169

Freiraum

Entsprechend der baulichen Nutzung einer Fläche ist zwischen bebauten Flächen und Freiräumen (unbebauten Flächen) zu unterscheiden.

Der Begriff Freiraum umfasst sämtliche «nicht durch Gebäude bebauten Flächen» im Stadtgefüge. «Oder ganz einfach alles, was unter freiem Himmel ist.» Freiräume können privat, halbprivat und öffentlich genutzt werden. In den bebauten Stadtgebieten sind öffentliche Plätze, Park- und Grünanlagen, Kleingärten, private Gärten und Innenhöfe sowie Spiel-, Sport- und Freizeitanlagen wichtige Freiräume. Eine ganz zentrale Rolle spielen aber auch die verkehrsberuhigten Quartiersstrassen. Naherholungsgebiete am Siedlungsrand sind weitere bedeutende Freiräume, da sie vielfältige Naturerlebnisse, Bewegung, Sport und Spiel, Ruhe, Erholung und Begegnung sowie Einblick in die Land- und Waldwirtschaft ermöglichen.

Quellen:

- Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO: Freiraumentwicklung in Agglomerationsen, Bern, 2014, Seite 4 f.

Grünraum

In der vorliegenden Publikation wird der Begriff Grünraum im Sinne begrünter Freiflächen (Grünflächen) im Stadtgefüge verwendet. Gemeint sind natürliche und bepflanzte, nicht versiegelte Bodenflächen. Grundsätzlich wird zwischen öffentlichen und privaten Grünräumen unterschieden. Öffentliche Grünräume sind für die Allgemeinheit zugänglich und dienen der Erholung. Gemeint sind beispielsweise Spiel-, Sport- und Rasenflächen oder Kleingärten, Bädplätze, Garten- und Parkanlagen. Private Grünräume sind im Privateigentum. Die Festsetzung ihrer Nutzung und Gestaltung kann im Zusammenhang mit stadtgestalterischen oder funktionalen Erfordernissen erfolgen, beispielsweise wenn eine öffentliche Durchwegung sichergestellt werden soll.

Quelle:

- Gilgen, Kurt (Hrsg.): Kommunale Raumplanung in der Schweiz, Zürich, 2012, Seite 195
- Kuschnerus, Ulrich: Der sachgerechte Bebauungsplan. Handreichung für die kommunale Planung. Bonn, 2010, Seite 462 bis 463

Hochhaus

Als Hochhäuser gelten in der Stadt Zug Gebäude mit einer Gebäudehöhe über 30 Meter. Hochhäuser dürfen nur in den dafür vorgesehenen, parzellenscharf ausgeschiedenen Hochhauszonen I bis III erstellt werden. Die Hochhauszonen unterscheiden sich hinsichtlich der zulässigen maximalen Gebäudehöhen (Hochhauszone I: 60/80 Meter (Vorbehalt); Hochhauszone II: 60 Meter und Hochhauszone III: 50 Meter). Die Hochhauszonen überlagern die bestehenden Bauzonen des Zonenplans.

Quellen:

- §3 bis 5, Reglement über die Planung und Erstellung von Hochhäusern (Hochhausreglement) der Stadt Zug vom 29. August 2017

Identität

Der Begriff Identität bedeutet ursprünglich völlige Gleichheit, Übereinstimmung oder Wesensgleichheit. Er wird häufig auch im Sinne des individuellen oder kulturellen Selbstverständnisses von Personen oder Gruppen benutzt. Dabei besitzt die Präsenz von bestimmten Eigenschaften über längere Zeiträume eine grosse Bedeutung. Die Identität eines Menschen wird unter anderem durch die bauliche Identität seiner Lebensumwelt geprägt. Dies gilt in besonderen Masse für die eigene Wohnung und das eigene Wohnquartier. Die bauliche Identität eines Ortes oder einer Stadt beschreibt ihre besonderen räumlich-baulichen Eigenschaften und die in ihrer Entstehungsgeschichte herausgebildete unverwechselbare Gestalt.

Quellen:

- Pethes, Nicolas; Ruchatz, Jens (Hrsg.): Gedächtnis und Erinnerung. Ein interdisziplinäres Lexikon, Hamburg, 2001, Seite 267 bis 272
- Gilgen, Kurt (Hrsg.): Kommunale Raumplanung in der Schweiz, Zürich, 2012, Seite 406

Landschaft

Unter dem Begriff der Landschaft ist ein zusammenhängendes, aufgrund bestimmter Gemeinsamkeiten und Eigenheiten als räumliche Einheit in Erscheinung tretendes landschaftliches Objekt in begrenztem Umfang zu verstehen. → Naturraum

Quelle:

- Griffel, Alain; Liniger, Hans U; Rausch, Heribert; Thurnherr, Daniela (Hrsg.): Fachhandbuch öffentliches Baurecht, Expertenwissen für die Praxis, Zürich, 2016, Seite 237

ISOS

Die Abkürzung ISOS steht für das «Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung». Es handelt sich um ein Bundesinventar. Die Erarbeitung des ISOS stützt sich auf das Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451). Für die nationale Bedeutung der Ortsbilder sind topografische, räumliche und architekturhistorische Qualitäten ausschlaggebend: Das ISOS ist ein Ortsbild- und kein Einzelbau-Inventar, das heisst, es beurteilt die Ortsbilder in ihrer Gesamtheit bzw. nach dem Verhältnis der Bauten untereinander sowie der Qualität der Räume zwischen den Häusern und dem Verhältnis der Bebauung zur Nah- und Fernumgebung.

Quellen:

- Erläuterungen zum ISOS. Beilage in: Bundesamt für Kultur BAK (Hrsg.): ISOS: Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz, Band Kanton Zug, Bern, 2002, Download: www.bak.admin.ch/isos.

Kolonnaden

Der Begriff Kolonnade bedeutet Säulengang und leitet sich aus der französischen Bezeichnung für Säule oder Stütze (colonne) ab. Er beschreibt einen gedeckten, halboffenen Gang, der von einer Säulen- oder Stützenreihe begleitet wird. Kolonnaden werden zur Gliederung von Fassaden und auch zur Rahmung von Platzanlagen und Strassen eingesetzt. Sie können ins Gebäudevolumen einbezogen oder vorgesetzt ausgebildet werden. Im Unterschied zu Arkaden (Bogengängen) besitzen Kolonnaden ein gerades Gebälk anstelle der Rundbögen.

Quellen:

- Koepp, Hans; Binding, Günther: Bildwörterbuch der Architektur, Stuttgart, 2005, Seite 285

Merkzeichen

Der Begriff Merkzeichen wurde von dem amerikanischen Architekten und Stadtplaner Kevin

Lynch eingeführt, der das Wahrnehmungsverhalten von Stadtbewohnern untersuchte. Er beschreibt Bezugspunkte von Personen, die sie zur Orientierung in ihrer Stadt heranziehen. Dies sind beispielsweise besondere öffentliche Bauten, Hochhäuser oder Bauwerke, die von vielen Orten aus gut sichtbar und leicht wiedererkennbar sind oder sich vom Kontext deutlich abheben. Häufig handelt es sich um Gebäude mit einer wichtigen funktionalen oder symbolischen Bedeutung.

Quellen:

– Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt, Braunschweig, 1968, Seite 96 bis 102

Naturraum

In der vorliegenden Publikation wird unter Naturraum der Landschaftsraum ausserhalb der Siedlungsgrenzen der Stadt Zug verstanden. Der Naturraum umfasst sowohl Naturlandschaften mit einer eher ursprünglichen Erscheinung als auch die vom Menschen überformten und bewirtschafteten Kulturlandschaften. Der Begriff ist bis heute meist mit Vorstellungen von der unberührten Natur verbunden. Seine heutige Bedeutung im Sinne eines Naherholungsraums, der Möglichkeiten zum Naturerlebnis und Erholung bietet, hat er erst im Laufe des 20. Jahrhunderts erhalten.

Ortsbild → Stadtbild

Ortsbildschutz und Ortsbildschutzzone

Ortsbildschutzzonen haben die Erhaltung und Weiterentwicklung des jeweiligen Orts- oder Quartierbildes sowie der jeweiligen charakteristischen Baustruktur zum Ziel. Der Schutz gilt sowohl den prägenden Bestandteilen der Siedlungen als auch den gestalteten Freiräumen. Der Ortsbildschutz setzt keinen denkmalgeschützten Baubestand voraus. In der Stadt Zug dürfen Gebäude innerhalb von Ortsbildschutzzonen verändert werden, wenn sie sich gut in das Orts- oder Quartierbild eingliedern und die bestehende Situation räumlich sinnvoll ergänzen.

Quellen:

– §61 der Bauordnung der Stadt Zug (BO), vom Grossen Gemeinderat am 7. April 2009 beschlossen, vom Regierungsrat des Kantons Zug am 22. Juni 2010 genehmigt
 – Baudepartement Stadt Zug: Merkblatt zur Denkmalpflege. Antworten zu häufig gestellten Fragen, 2013, Seite 4 f. Download: www.stadtzug.ch, Suchbegriff «Denkmalpflege»

Planung, sektorale und integrierte

Unter sektoraler Planung wird die Fachplanung für ein bestimmtes Aufgabengebiet, zum Beispiel die Verkehrsplanung, verstanden. Im Rahmen einer integrierten Planung werden die unterschiedlichen Fachbereiche Architektur, Städtebau, Stadtplanung, Sozialplanung, Raumplanung, Grünraumplanung, Verkehrsplanung und Tiefbau abgestimmt und zu ganzheitlichen Zielvorstellungen zusammengeführt.

Quartier

Der Begriff Quartier bezeichnet im Allgemeinen ein Gebiet mit räumlich klar definierten Grenzen und einem erkennbaren räumlichen Zusammenhang, das als städtebauliche Einheit wahrgenommen wird. Die Baublöcke und Einzelgebäude in einem Quartier weisen Ähnlichkeiten hinsichtlich bestimmter Merkmale auf (wie Bauweise, städtebauliche Körnung, Bautypologie etc.). Diese sind häufig bedingt durch eine gemeinsame Entstehungszeit oder vergleichbare Nutzung. In der Stadt Zug wird der Begriff Quartier vielfach auch als Kurzform für Stadtquartier (→ Stadtteil) verwendet.

Quellen:

– Netsch, Stefan: Handbuch und Entwurfshilfe Stadtplanung, Berlin, 2015, Seite 16

Raumgeborgenheit

Mit Geborgenheit wird ein Zustand des Sicherheits- und Wohlgefühls beschrieben. Synonyme sind Behütetheit, Schutz und Sicherheit. Im Städtebau wird der Begriff in Verbindung mit der Konzeption von Stadträumen verwendet, die hinsichtlich Massstäblichkeit, Gestaltung und Ausstattung den Nutzern Geborgenheit vermitteln, in denen

sich die Menschen gerne aufhalten und wohlfühlen und die Begegnung und Kontakte ermöglichen. Raumgeborgenheit wird dabei zurückgeführt auf Kriterien wie Intimität, Überschaubarkeit der Stadträume und ihre Dimensionierung im menschlichen Massstab. Auch die ästhetisch ansprechende Gestaltung der angrenzenden Bebauung ist entscheidend. Bewährt haben sich die überlieferten dichten Bebauungen mit rund sechs Geschossen, mit Fenstern, von denen sich der Aussenraum überblicken lässt und die so einen Beitrag zur sozialen Kontrolle und Sicherheit leisten. Weitere Parameter sind eine angenehme Geräuschkulisse, ausreichende Beschattung und ein gutes Mikroklima (geschützte Windverhältnisse, Temperatur).

Quellen:

– Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin, 2015, Seite 47 bis 71
 – Sulzer, Jürg; Desax, Martina: Stadtwerdung der Agglomeration: Die Suche nach einer neuen urbanen Qualität, Synthese des Nationalen Forschungsprogramms NFP 65, herausgegeben von der Leitungsgruppe, Zürich 2015, Download unter: <http://www.nfp65.ch/de>, Seite 45, 64, 80
 – Pålsson, Karsten: Humane Städte. Stadtraum und Bebauung, Berlin 2017, Seite 34 bis 47

Schönheit

Ein schöner Gegenstand befriedigt durch sein Aussehen und seine weiteren Eigenschaften die Sinne. Das Erkennen von Schönheit löst Wohlgefallen beim Betrachter aus. Schönheit ist sowohl objektbezogen als auch subjektbezogen: Für die ästhetische Beurteilung eines Objektes lassen sich objektive Kriterien ableiten. So ist die Schönheit eines Gegenstandes insbesondere auf harmonische Proportionen der Teile zueinander, eine erkennbare Einheit und eine spannungsvolle Ordnung zurückzuführen. Neben der Beschaffenheit des Objektes hat auch die Erkenntnisfähigkeit des Menschen Einfluss auf das Schönheitsempfinden. Die Erkenntnisfähigkeit hängt dabei von den jeweiligen Erfahrungen und der Persönlichkeit des Betrachters ab. Aus Sicht der Evolutionsbiologie und Neurobiologie hilft die Fähigkeit, Schönheit zu erkennen, den Menschen, eigene Handlungsbedürfnisse in Reaktion auf ihre Umwelt zu erkennen. Dies erfolgt beispielsweise bei der Orientierung in

der Umwelt, beim Aufbau von sozialen Beziehungen und in der Partnerwahl. Schönheit unterliegt zwar einem gewissen Grad einer Veränderung, allerdings zeigen Erkenntnisse aus der Biologie, dass dieser Wandel geringer ist, als allgemein angenommen, und dass kulturunabhängige, im Laufe der Jahrhunderte weitgehend unverändert gebliebene Schönheitskriterien existieren.

Quellen:

- Kandel, Eric: Das Zeitalter der Erkenntnis. Die Erforschung des Unbewussten in Kunst, Geist und Gehirn von der Wiener Moderne bis heute, München 2012, Seite 444
- Griffel, Alain; Liniger, Hans U; Rausch, Heribert; Thurnherr, Daniela (Hrsg.): Fachhandbuch öffentliches Baurecht, Expertenwissen für die Praxis, Zürich, 2016, Seite 232 bis 234
- Grütter, Jörg Kurt: Grundlagen der Architekturwahrnehmung, Wiesbaden 2015, Seite 251 bis 271
- Deutsches Institut für Stadtbaukunst, Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt, Band 1 bis 8, Berlin, 2010 bis 2018

Stadtbaukultur

Der Begriff Baukultur beschreibt den Prozess mit Beteiligten aus sämtlichen Fachrichtungen und Bereichen, die das Baugeschehen mitprägen. Im Ergebnis geht es um das menschliche Handeln im Umgang mit der natürlichen und der gebauten Umwelt. Der Begriff Stadtbaukultur wird im vorliegenden Dokument als Baukultur im städtischen Lebensumfeld verstanden.

Quellen:

- Bundesamt für Kultur (BAK), Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege: Baukultur für alle? Umfrage zur Baukultur, Bern, 2018, Seite 10
- Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (Hrsg.): Baukultur. Eine kulturpolitische Herausforderung. Manifest des Runden Tisches Baukultur Schweiz, 2011, <http://www.sia.ch>

Stadtteil

Der Begriff Ortsbild oder auch Stadtteil beschreibt das Erscheinungsbild eines Ortes, zum Beispiel eines Platzes, einer Strasse, eines Quartiers oder auch einer ganzen Stadt. Gemeint ist die Gesamtwirkung, die sich aus dem Zusammenwirken der verschiedenen Gebäude unter sich und mit ihrer Umgebung ergibt. Das Ortsbild bzw. Stadtteil wird geprägt von der Gestalt der einzelnen Gebäude, ihrem Verhältnis untereinander sowie

von der Qualität der Räume zwischen den Häusern. Das Stadtbild trägt zum einen massgeblich zur Identität (→ Identität, bauliche) von Innenstadtbereichen bei, zum anderen wirkt es sich auf die Identifikation der Menschen mit der Stadt oder einem Stadtteil aus.

Quellen:

- Erläuterungen zum ISOS. Beilage in: Bundesamt für Kultur BAK (Herausgeber): ISOS: Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz, Band Kanton Zug, Bern, 2002, Download: www.bak.admin.ch/isos
- Griffel, Alain; Liniger, Hans U; Rausch, Heribert; Thurnherr, Daniela (Hrsg.): Fachhandbuch öffentliches Baurecht, Expertenwissen für die Praxis, Zürich, 2016, Seite 332

Stadtteil

In der Regel wird das Gebiet einer Stadt oder Gemeinde in verschiedene Teilräume mit eigenen Namensbezeichnungen unterteilt. Der Begriff Stadtteil wird häufig synonym mit Stadtviertel, Viertel und auch Stadtquartier verwendet. Es handelt sich dabei meist gleichzeitig um verwaltungstechnische Einheiten, die in engem Zusammenhang mit der historischen Entwicklung, der Bevölkerungsstruktur und den vorwiegenden Nutzungen entstanden sind. Stadtteile umfassen meist schon aufgrund ihrer Grösse und Entstehungsgeschichte über lange Zeiträume unterschiedliche (kleinere) → Quartiere. Die stadtteilbezogene Planungsebene wurde in den 1970er Jahren eingeführt, um funktionsfähige Stadtteile entwickeln zu können, die den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner an das unmittelbare Wohnumfeld und die Versorgungsangebote in ihrem Stadtteil gerecht werden. In der Stadt Zug wird der Begriff Stadtquartier (Kurzform → Quartier) für die Bezeichnung der verschiedenen Stadtteile verwendet. Hierbei werden elf Stadtquartiere unterschieden: Altstadt, Neustadt, Oberwil, Giminenen, St. Michael, Rosenberg, Loreto, Guthirt, Herti, Lorzen, Zugerberg.

Zukunftsbild

Die Zielvorstellungen der zukünftigen räumlich-baulichen Entwicklung werden in Form von Zukunftsbildern darge-

stellt. Im vorliegenden Stadt-raumkonzept für die Stadt Zug handelt es sich dabei um Pläne und Perspektiven, welche die erwünschte ortsbezogene dreidimensionale Entwicklung in den Mittelpunkt stellen. Im Sinne von leitenden Bildern sollen sie helfen, den Beteiligten die angestrebten Zukunftsvorstellungen zu vermitteln und für ein zielführendes, abgestimmtes Handeln zu motivieren.

Quellen:

- Gilgen, Kurt (Hrsg.): Kommunale Raumplanung in der Schweiz, Zürich, 2012, Seite 435 bis 440

Impressum

Stadtraumkonzept Zug 2050.
Für eine neue Ära der räumlichen
und baulichen Gestaltung der
Stadt Zug. Beschlossen vom
Stadtrat am 9. April 2019.

Herausgeber

Stadtrat von Zug

Bearbeitung
Christian Schnieper, Stadtarchitekt
(Gesamtleitung)

Dr. Anne Pfeil, Stv. Stadtarchitektin
(Bericht und Koordination)

Harald Klein, Stadtplaner

Remy Frommenwiler, Stv. Stadtplaner

Han van de Wetering, Van de Wetering Atelier
für Städtebau, Zürich (Externer Berater)

Bilder

Van de Wetering Atelier für Städtebau, Zürich

Lektorat

Birgitt Siegrist, Baudepartement Stadt Zug
Mirjam Weiss, Zug

Gestaltung

Christen Visuelle Gestaltung, Zug

Bezugsquelle

Baudepartement Stadt Zug
Gubelstrasse 22
6300 Zug

Dank

Den beigezogenen externen Experten und
beteiligten Fachleuten innerhalb der Stadtver-
waltung sei an dieser Stelle für ihre fachliche
Unterstützung und für die offenen, konstruktiven
Diskussionen gedankt.

Erscheinungsort und Datum

Zug, 1. Mai 2019

Zug 2050: global vernetzte, lokal verwurzelte Kleinstadt an See und Berg

Wie wollen wir in der Stadt Zug in Zukunft zusammenleben? Wie soll die Stadt im Jahr 2050 aussehen? Welche Stadt- und Quartiersräume sollen wir für die Menschen in unserer Stadt bereitstellen? Diesen Fragen hat sich der Stadtrat angesichts des erwarteten Wachstums und der hohen Entwicklungsdynamik in der Stadt Zug gestellt. Damit es gelingt, die Lebensqualität langfristig zu sichern sowie die Innenentwicklung und bauliche Verdichtung zur Stadtverschönerung zu nutzen, hat der Stadtrat das Stadtraumkonzept Zug 2050 beschlossen. Das Stadtraumkonzept beschreibt die Ziele für die räumlich-bauliche Gestaltung der Stadt in sechs Schwerpunkten. Für jeden Schwerpunkt wird ein «Zukunftsbild» skizziert und werden entsprechende Gestaltungsziele formuliert.