



# **Areal Baarerstrasse West / Bahnhof Zug Städtebauliches Konzept und Gestaltungsprinzipien**

**Güller Güller / SLIK**  
26.11.2014

Arbeitsgemeinschaft Güller Güller architecture urbanism / SLIK Architekten

Güller Güller architecture urbanism  
Grubenstrasse 12  
8045 Zürich

SLIK Architekten  
Birmensdorferstrasse 55  
8004 Zürich

Nota bene:

Das vorliegende Dokument "städtebauliches Konzept und Gestaltungsprinzipien" legt die Grundhaltung des Projekts für das Areal Baarerstrasse West / Bahnhof Zug bezüglich Qualität und Nachhaltigkeit der zukünftigen Überbauung sowie seiner Rolle in der Stadt fest. Es definiert die städtebaulichen und typologischen Grundprinzipien der Überbauung sowie die wichtigsten gestalterischen Kriterien, um den erwünschten, zusammenhängenden architektonischen Ausdruck der Überbauung zu erzielen.

Das Dokument bildet die Grundlage für den Bebauungsplan. Die bisher entwickelten Prinzipien werden im Lauf der Erarbeitung des Bebauungsplans überprüft und fixiert und bilden damit einen Teil des Regelwerks für die Realisierung der Überbauung.

Einzelne begründete Abweichungen von den Prinzipien können, wenn sie mit Blick auf die Gesamtüberbauung einen Mehrwert darstellen, in späteren Phasen durch die Grundeigentümer oder Investoren vorgenommen werden. Der Entscheid betreffend Zulässigkeit einer Abweichung wird durch ein unabhängiges Begleitgremium oder durch die Stadtbildkommission getroffen.

Inhalt

Präambel mit fünf Thesen	3
A- Zug Baarerstrasse West / Bahnhof, Stand 26.11.2014	4
B- Städtebauliches Konzept	16
C- Gestaltungsprinzipien	23
D- Qualitätssicherung	26

## Präambel mit fünf Thesen

Die Grundeigentümer und die Stadt Zug wollen mit dem Projekt für das Areal Baarerstrasse West / Bahnhof Zug einen Beitrag zur qualitativ hochwertigen und langfristigen Weiterentwicklung der Innenstadt von Zug leisten.

Die angestrebte hohe Dichte ist Ausdruck des Willens zur Siedlungsentwicklung nach innen mit einem hohen Qualitätsanspruch und zur Konzentration der Bevölkerung insbesondere im Umfeld der Knoten des öffentlichen Verkehrs. Die kompakte Überbauung und der damit freigespielte hochwertige öffentliche Raum am Bahnhof sollen für die Stadt Zug identitätsstiftend werden.

Das Areal ist ein Ort für alle. Der öffentliche Raum ist überall zugänglich. Die programmatische und soziale Durchmischung unterstützt den hohen Öffentlichkeitsgrad des Areals sowie des Bahnhofsumfelds als Ganzes für die Stadt und die Agglomeration.

Der Lage des Areals an der stark frequentierten Ostseite des Bahnhofs entsprechend wird eine speziell hohe Qualität des öffentlichen Raums angestrebt. Dies betrifft sowohl die Gestaltung wie auch die Belebung des öffentlichen Raums durch publikumsorientierte Nutzungen innerhalb des Areals.

Die Erschliessung des Areals für Nutzer und Besucher soll hauptsächlich durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr erfolgen.

## A- Zug Baarerstrasse West / Bahnhof, Stand 26.11.2014

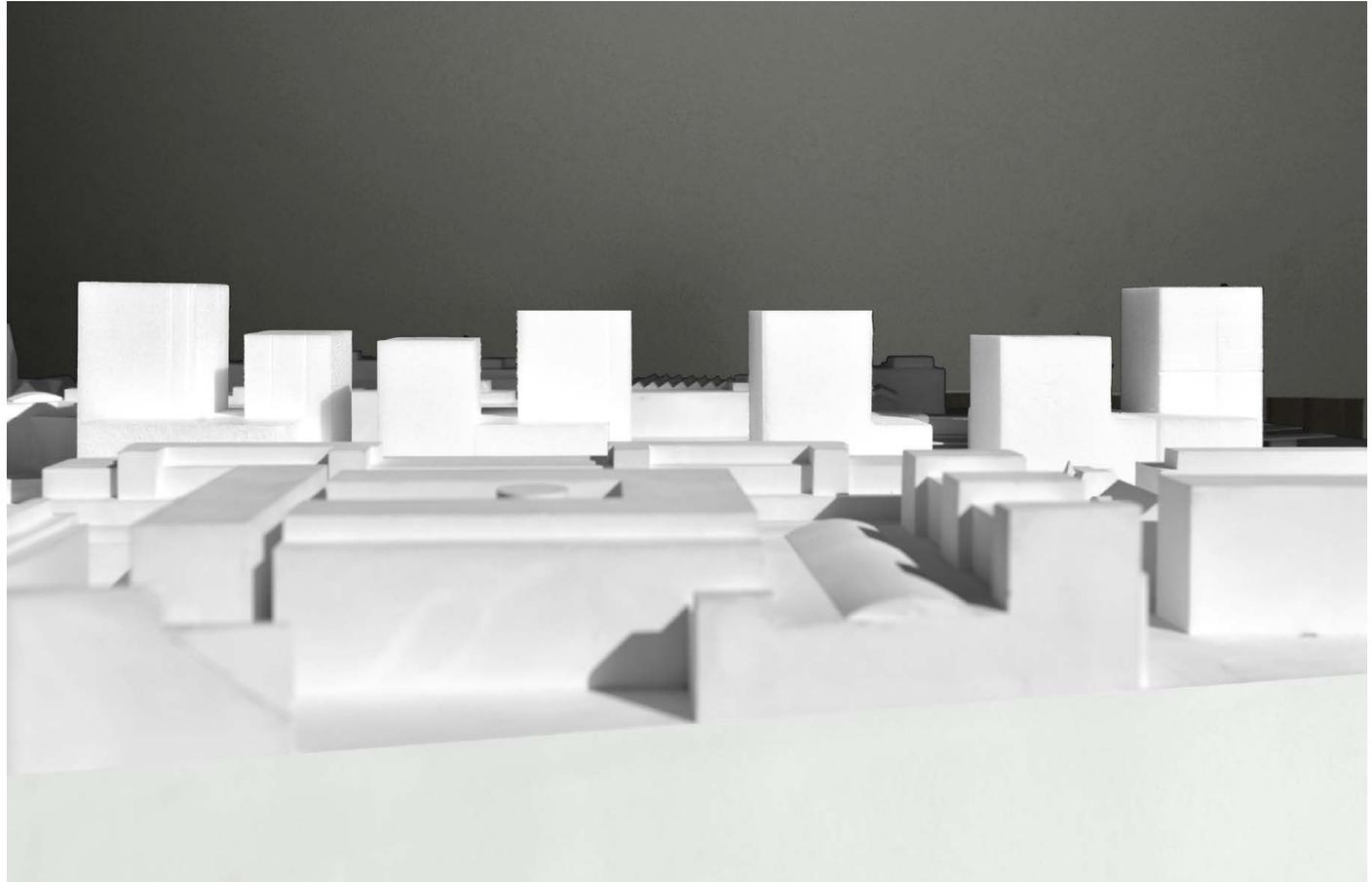
### Die zentralen städtebaulichen Prämissen des Projekts

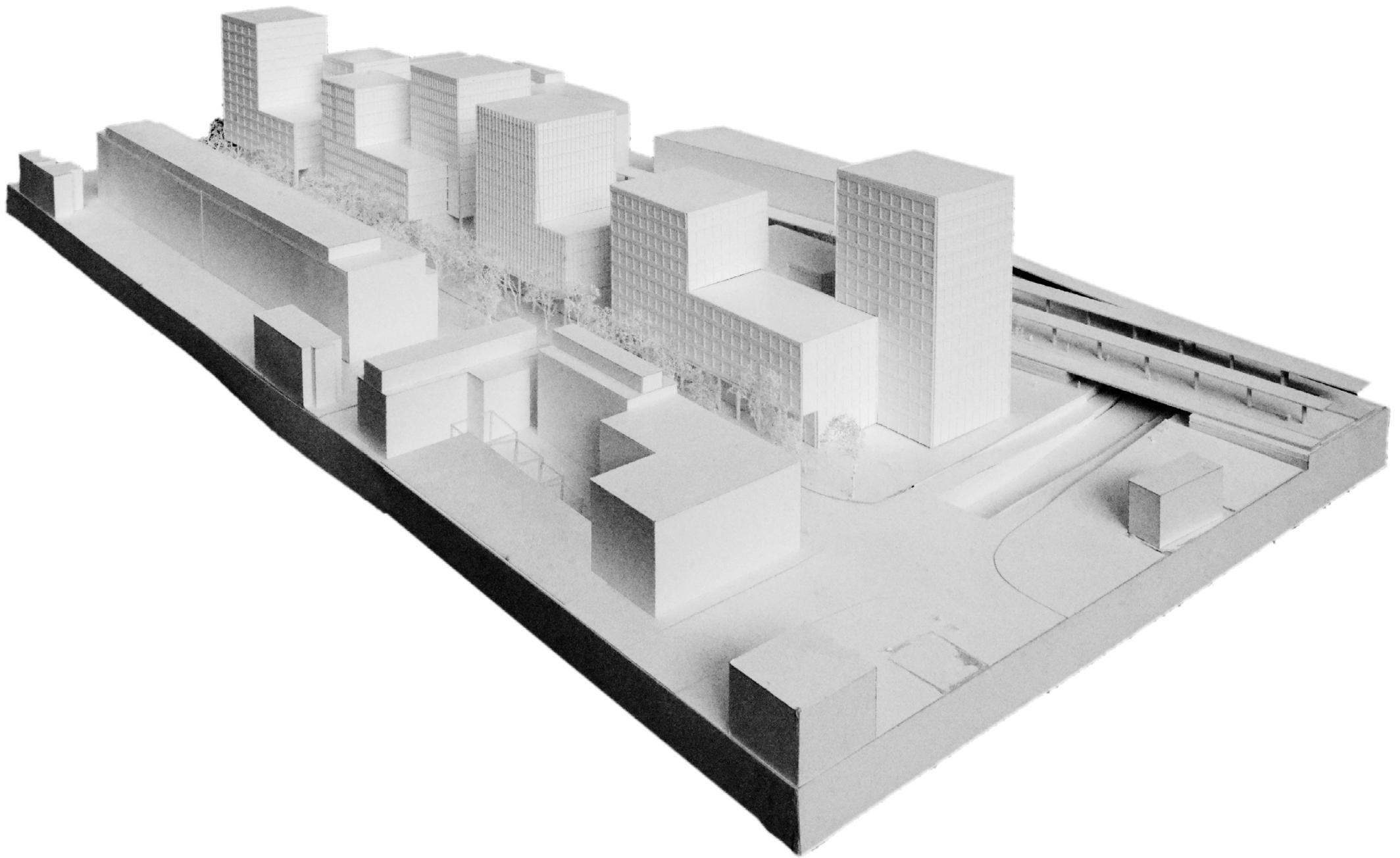
Mit einer massvollen vertikalen Ausdehnung wird an die formalistische Stadtidee der 1960er Jahre angeknüpft. Die Idee der offenen Stadt wird mit zeitgenössischen Vorstellungen der Nutzungsdurchmischung und städtischer Dichte verknüpft.

Ein sechsgeschossiger Sockel übernimmt die Höhe des umliegenden Stadtkörpers. Daraus herausragende Türme bilden eine Silhouette. Sie sind in Massstäblichkeit und Geometrie untereinander verwandt und stellen überdies einen Bezug zu den weiteren Bauten in der Innenstadt her.

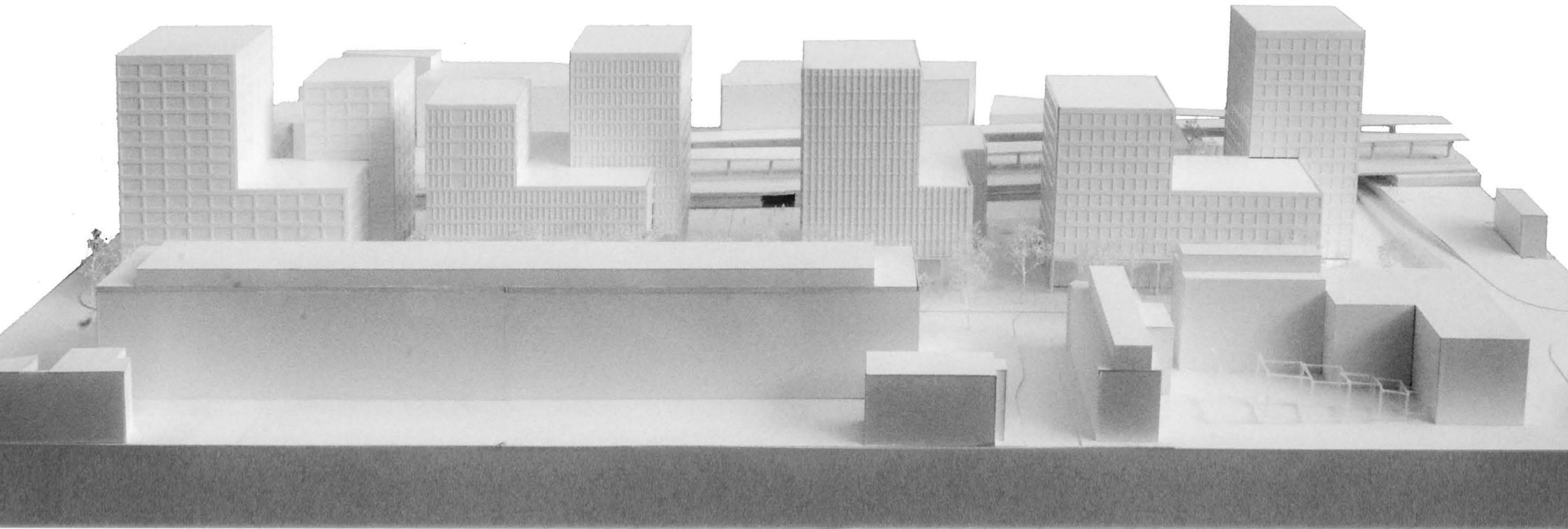
Entlang des östlichen Bahndamms des Bahnhofs Zug wird ein grosszügiger städtischer Freiraum realisiert. Der zentrale Platz im Areal bildet ein Scharnier zwischen Bahnhof und Baarerstrasse.

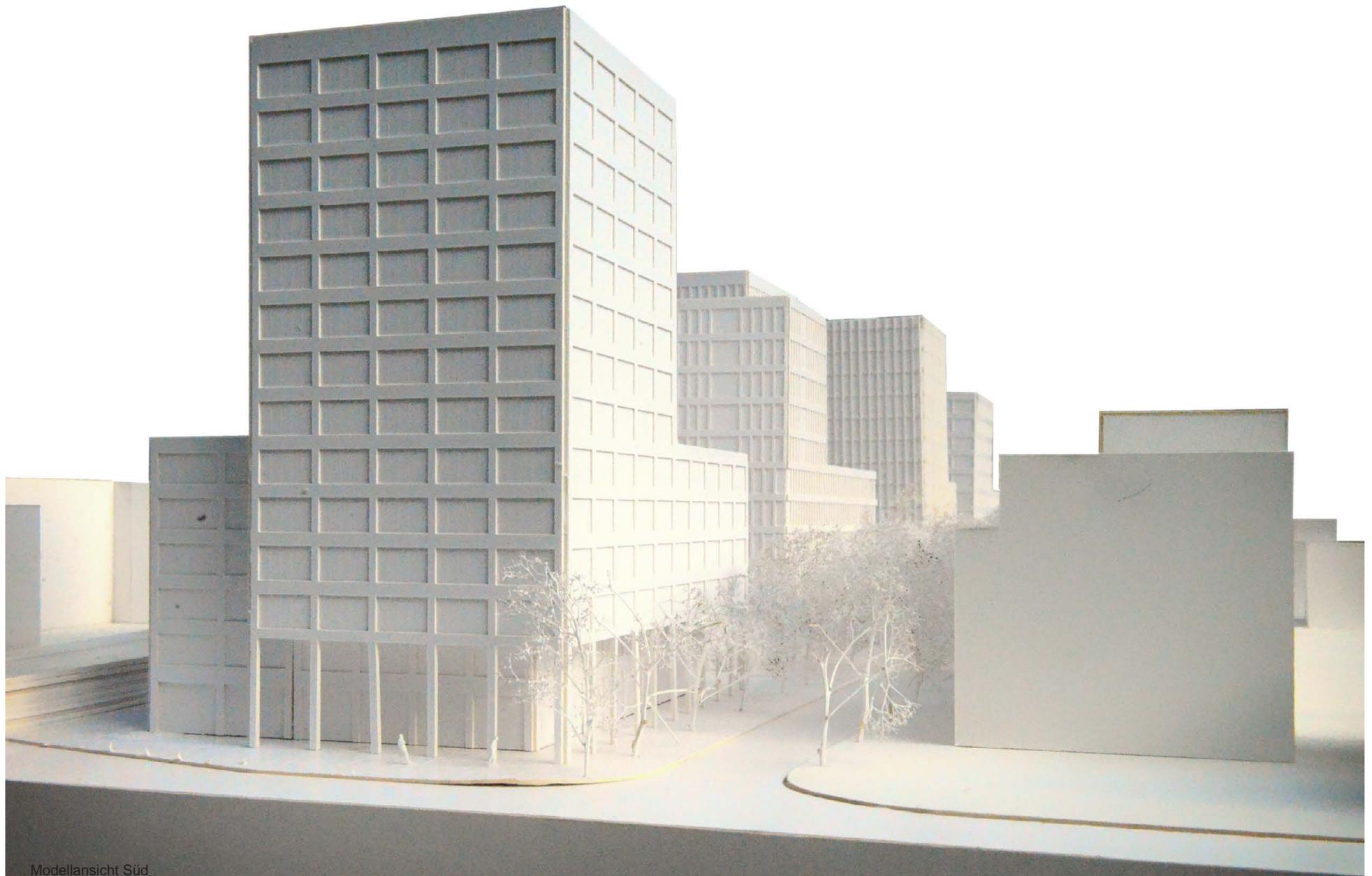
Die Gliederung der Überbauung in vier ähnlich grosse Baukörper unterstützt in Übereinstimmung mit den Grundeigentümerstrukturen die etappenweise Realisierbarkeit.





Modellansicht Nord-Ost

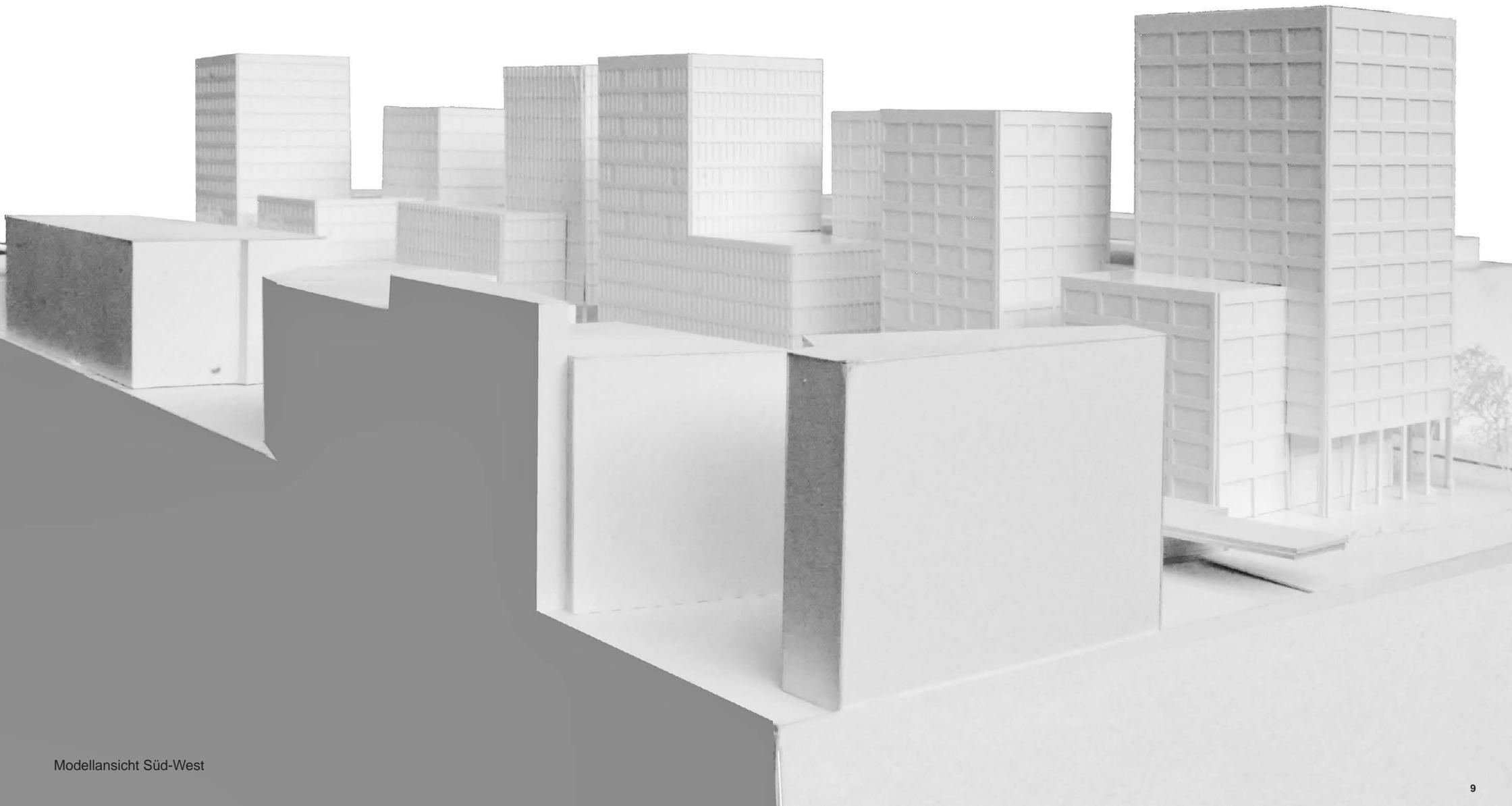




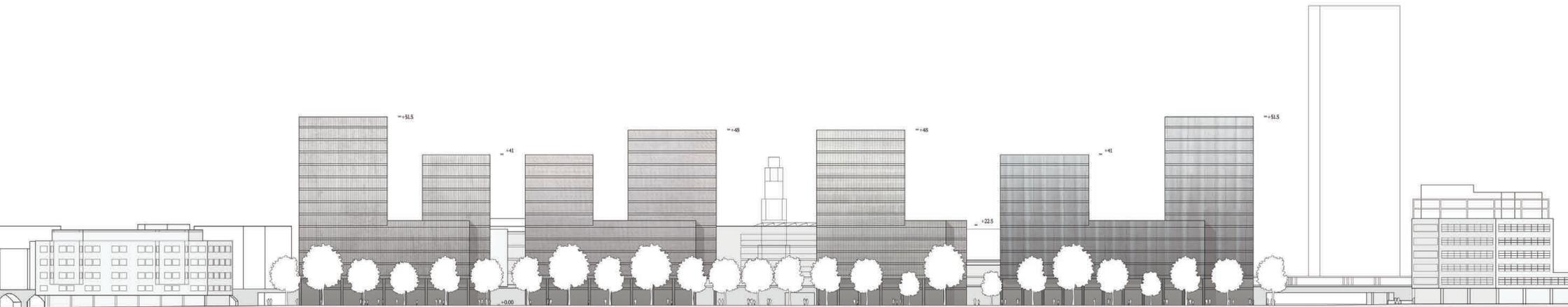
Modellansicht Süd



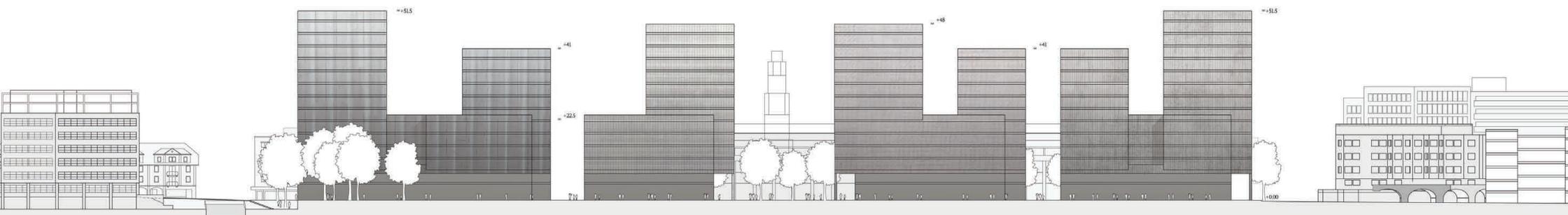
Modellansicht Süd



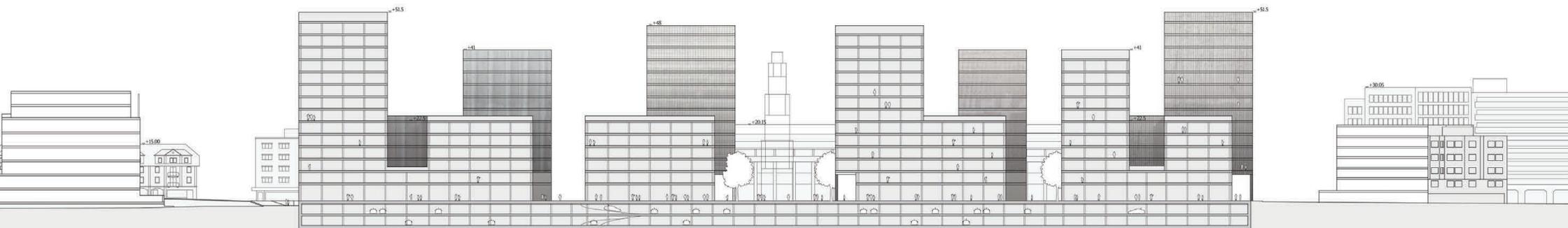
Modellansicht Süd-West



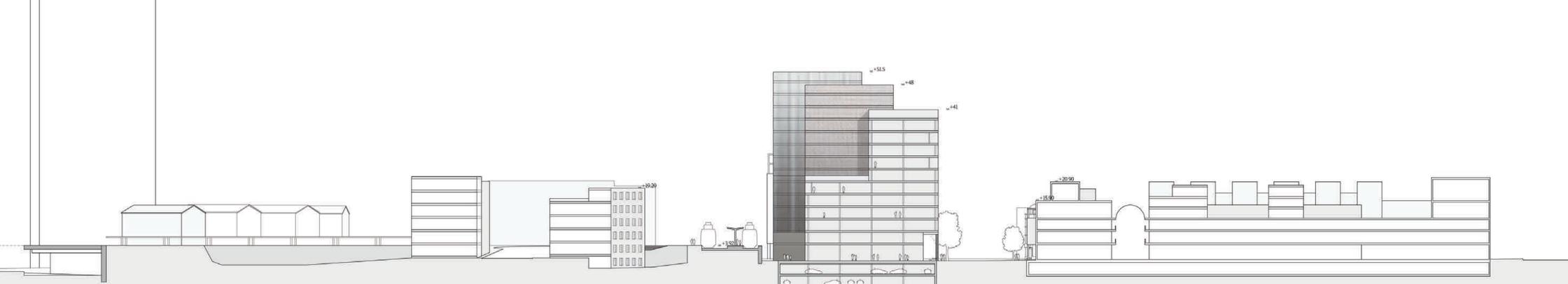
Ansicht Ost (Seite Baarerstrasse)



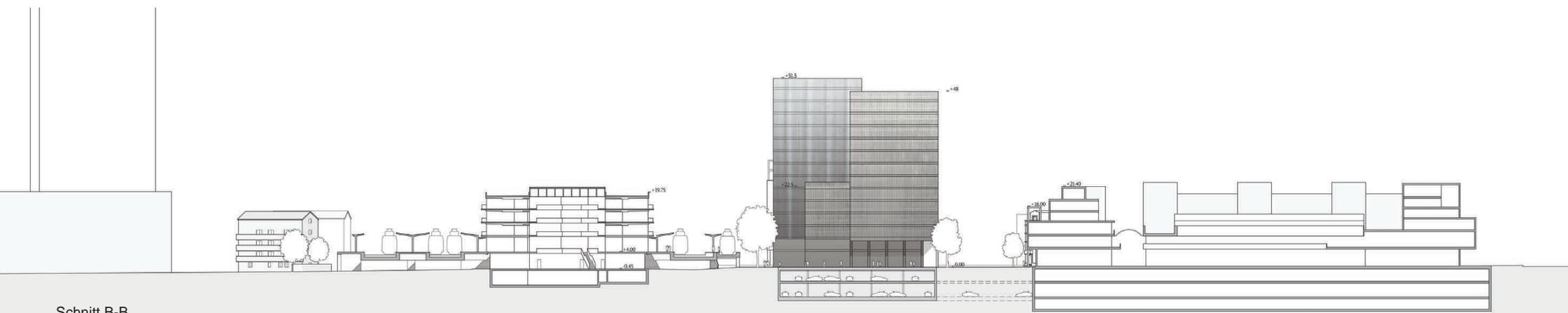
Ansicht West (Seite Bahnhof)



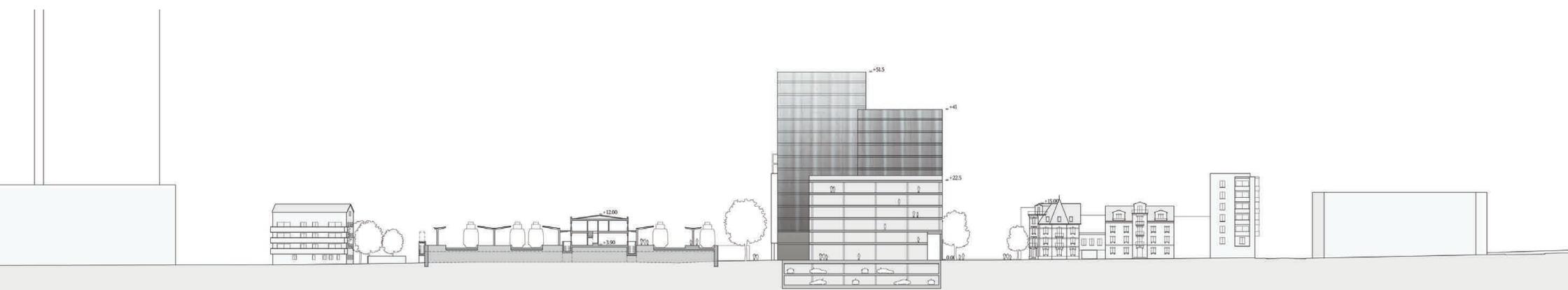
Schnitt D-D



Schnitt A-A



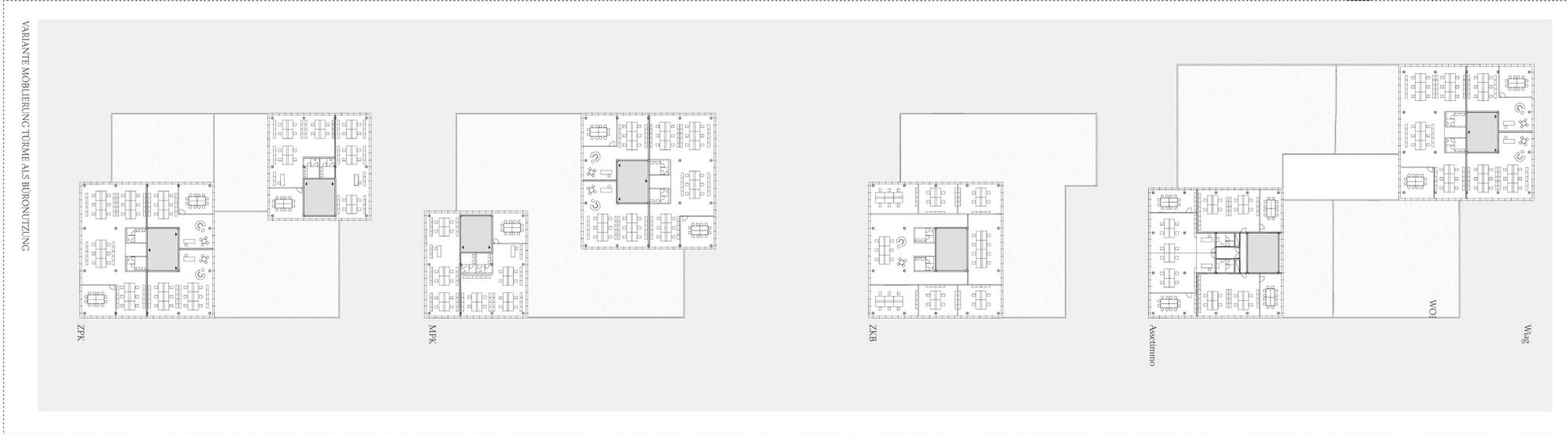
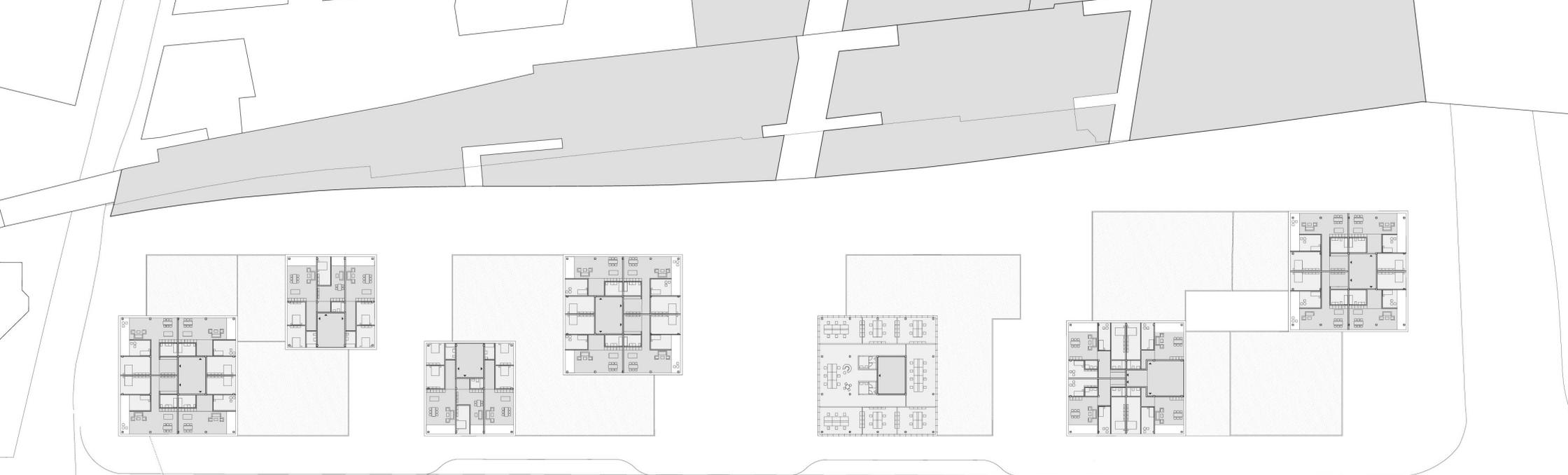
Schnitt B-B



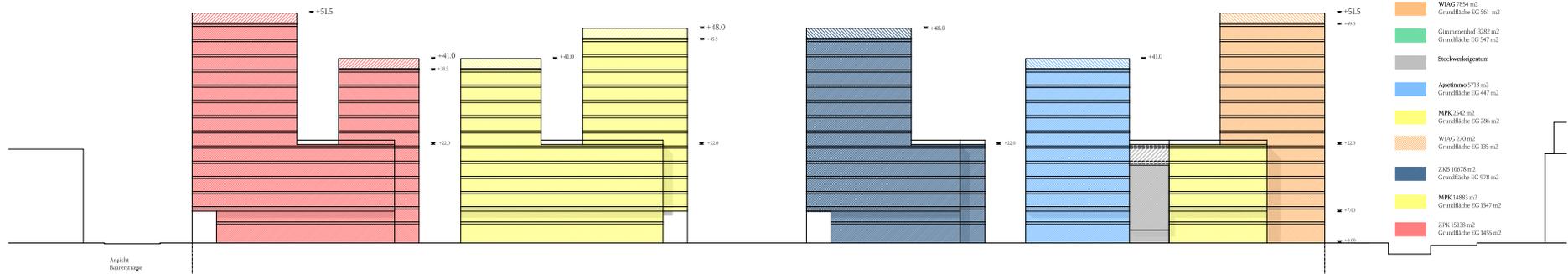
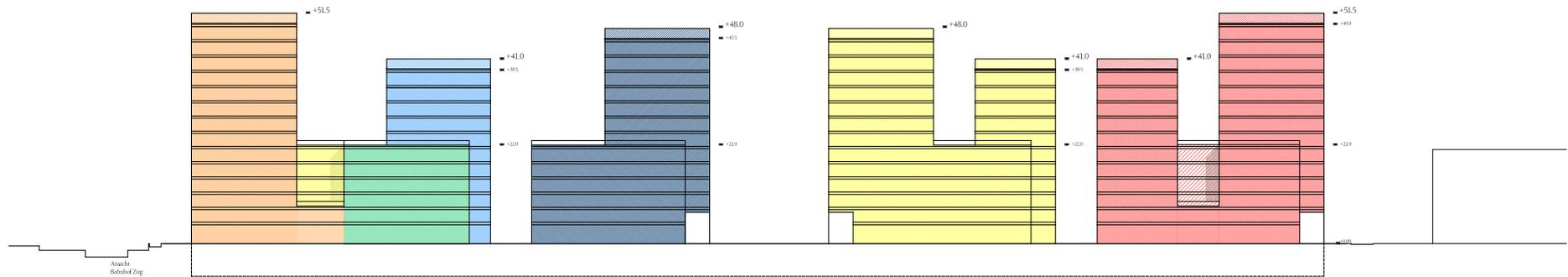
Schnitt C-C



Plan Erdgeschoss / Gestaltung Aussenraum, 1/200 (Verkleinerung)



Plan Obergeschoss, ab 6. OG, 1/200 (Verkleinerung). Oben: Variante Wohnnutzung. Unten: Variante Büronutzung



**Flächen**

- MIAG 7854 m<sup>2</sup>  
Grundfläche EG 561 m<sup>2</sup>
- Gimmesenhof 3202 m<sup>2</sup>  
Grundfläche EG 547 m<sup>2</sup>
- Stockwerkentwurf
- Apollonia 5710 m<sup>2</sup>  
Grundfläche EG 447 m<sup>2</sup>
- MPK 2542 m<sup>2</sup>  
Grundfläche EG 286 m<sup>2</sup>
- MIAG 2700 m<sup>2</sup>  
Grundfläche EG 135 m<sup>2</sup>
- ZKB 10676 m<sup>2</sup>  
Grundfläche EG 978 m<sup>2</sup>
- MPK 1483 m<sup>2</sup>  
Grundfläche EG 1347 m<sup>2</sup>
- ZPK 15338 m<sup>2</sup>  
Grundfläche EG 1466 m<sup>2</sup>

Eigentümer	Aufzoning			Projekt	
	AZ	aGf	Bgf möglich ***	Bgf möglich	
		[m2] aGF**	[m2] GF *	[m2] GF *	% ****
WIAG (562,3036,2473)	4.5	6420	<b>6979</b>	8124	26.5
Gimmenenhof (1966)	2.2	2682	<b>2916</b>	3282	22.4
ASSETIMO (561)	5.7	5152	<b>5600</b>	5718	11.0
Migros PK (557) NORD	3.6	2921	<b>3175</b>	2542	-13.0
Miteigentum (3228)	4.9	1109	<b>1206</b>	1206	8.7
Zuger KB (558)	4.0	9498	<b>10324</b>	10678	12.4
Migros PK (557)	3.3	10327	<b>11225</b>	14883	44.1
Zuger PK (556)	3.5	12193	<b>13254</b>	15338	25.8
Stadt Zug (2988)	1.4	731	<b>794</b>		
<b>Total</b>	<b>3.6</b>	<b>50302</b>	<b>55473</b>	<b>61771</b>	<b>22.8</b>

\* GF = Geschossfläche (GF gemäss Norm SIA 416)

\*\* aGF = Geschossfläche (aGF gemäss V BO §16)

\*\*\* BGF Möglich = hochgerechnet aus der aGF wie im rechtskräftigen Bebauungsplan

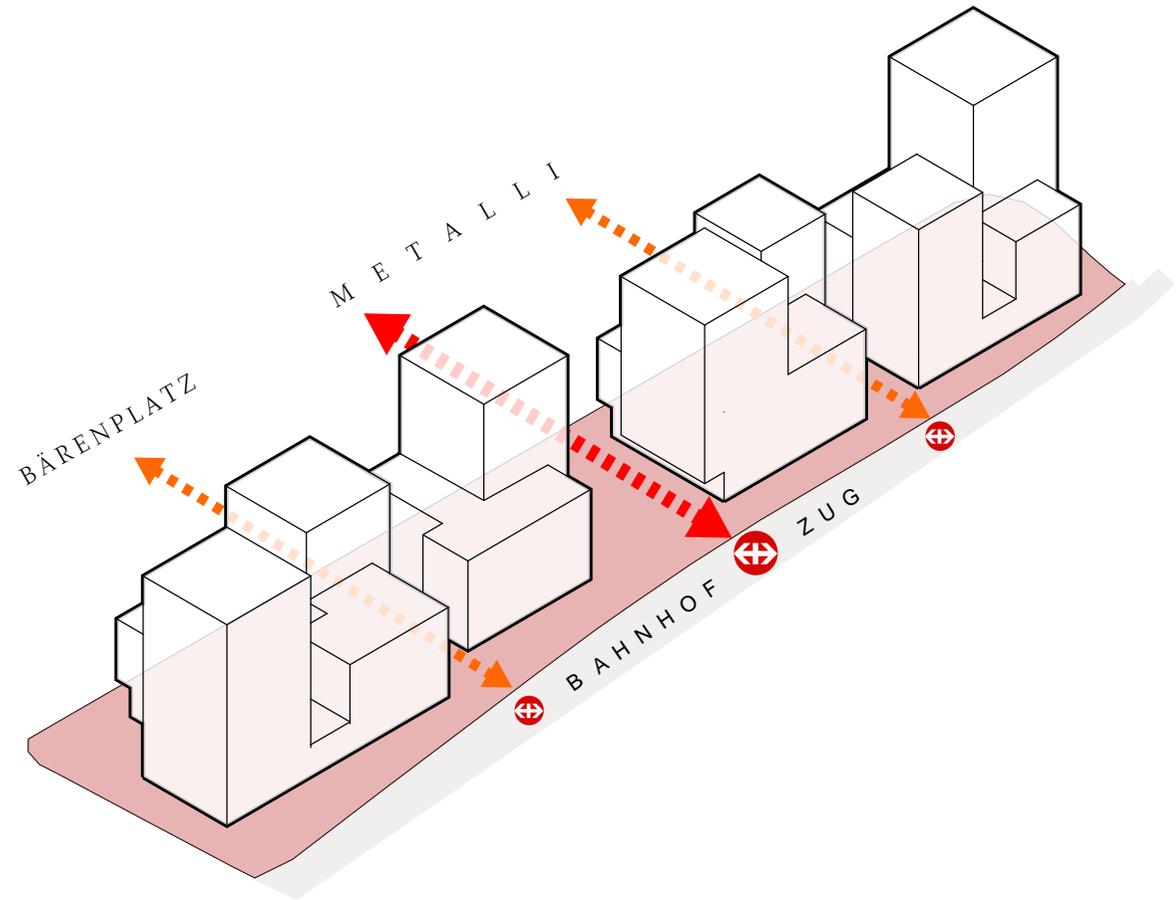
\*\*\*\* Differenz BGF gegenüber aGF Sollwert. Ziel ca. 8-15%

## B- Städtebauliches Konzept

### Stadtraum – Freiraum

Das ganze Areal Baarerstrasse West / Bahnhof Zug ist als ein grosser Stadtplatz konzipiert, in dem vier kompakte Baukörper stehen. Zum Bahndamm hin entsteht auf der ganzen Länge des Areals ein grosser städtischer Freiraum.

Die Baukörper fassen drei Bereiche, die den bahnseitigen Freiraum mit der Baarerstrasse verbinden: einen zentralen, grosszügigen Bereich zwischen den beiden mittleren Baukörpern auf der Höhe des Hauptdurchgangs des Bahnhofs (Zugang zur Schalterhalle), und zwei schmalere Bereiche jeweils zwischen den beiden nördlichen beziehungsweise südlichen Baukörpern. Diese schmaleren Bereiche befinden sich auf der Höhe der weiteren Zugänge zu den Gleisen.



## B- Städtebauliches Konzept

### Strukturierung der Blocks

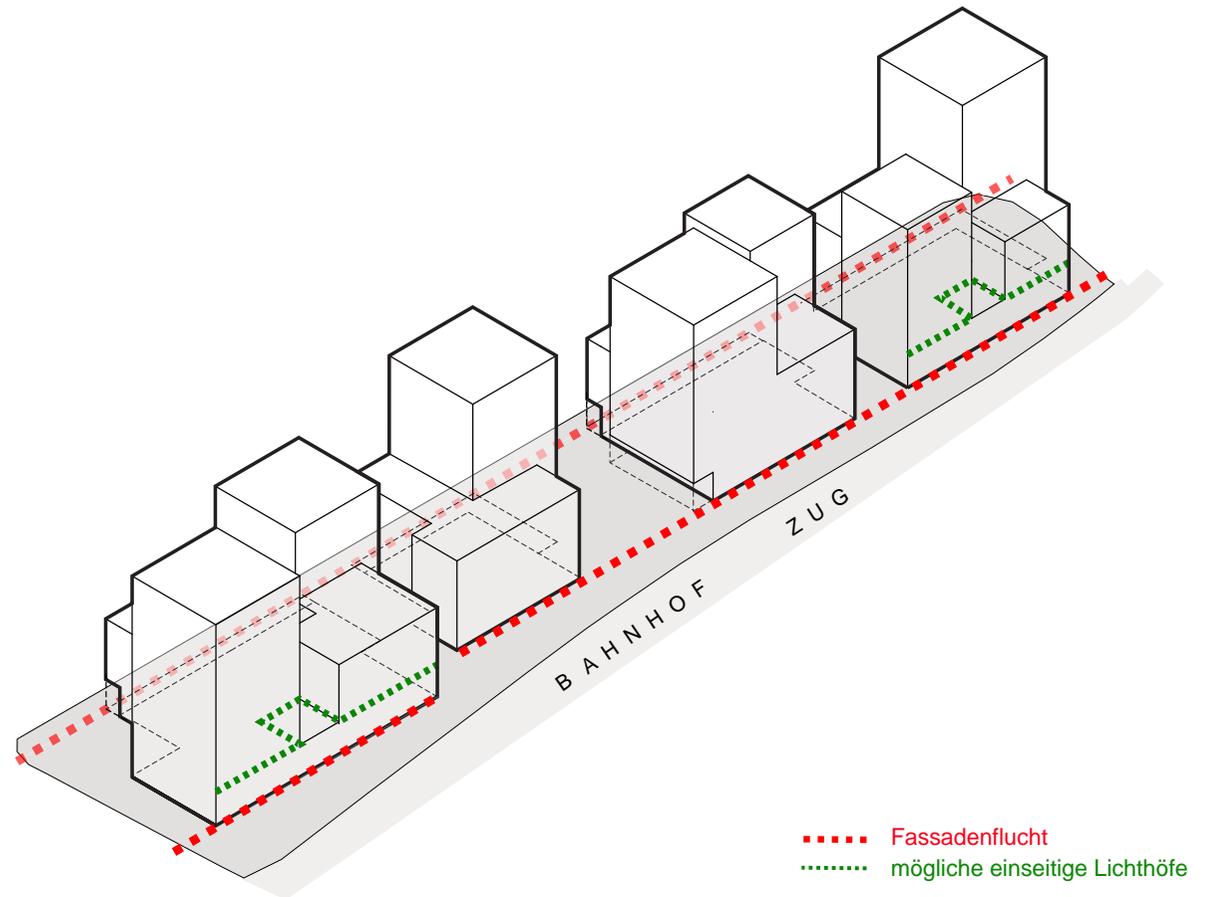
Die Bebauung des Areals besteht aus vier ähnlich grossen Baukörpern. Die mittels Durchbrüchen rhythmisierten Längsfassaden der Bebauung zitieren quartiersübliche Fassadenlängen. Die eigentliche Grösse des Gesamtprojekts wird somit in der Wahrnehmung des Besuchers reduziert.

Die Baukörper sind aus einem Sockel und Türmen aufgebaut. Sie sind sowohl bezüglich Fussabdruck wie auch bezüglich Höhe kompakt. Höhe und Massigkeit des Sockels sind vergleichbar mit der angrenzenden Bebauung der Zuger Innenstadt. Rund zwei Drittel der Ausnutzungsziffer befinden sich im Sockel, das heisst vom Erdgeschoss bis ins 5. Obergeschoss.

An der Baarerstrasse bilden die vier Baukörper eine gemeinsame Flucht. Zum Bahndamm hin springt der Baukörper Nord gegenüber der Flucht der anderen drei Baukörper vor.

In den Baukörpern Süd und Nord besteht die Möglichkeit, im Sockel vom 2. bis ins 5. Obergeschoss Einschnitte zur Bahn hin vorzunehmen und damit Belichtung, Belüftung und Raumeinteilung zu verbessern.

In den Bereichen zwischen den Baukörpern sind die Volumen durch Vor- und Rücksprünge gegeneinander versetzt. Dadurch ergibt sich in den Durchgängen zwischen Bahnhof und Baarerstrasse eine grössere Leichtigkeit und eine räumliche Spannung.



## B- Städtebauliches Konzept

### Höhenprofil, Position der Türme

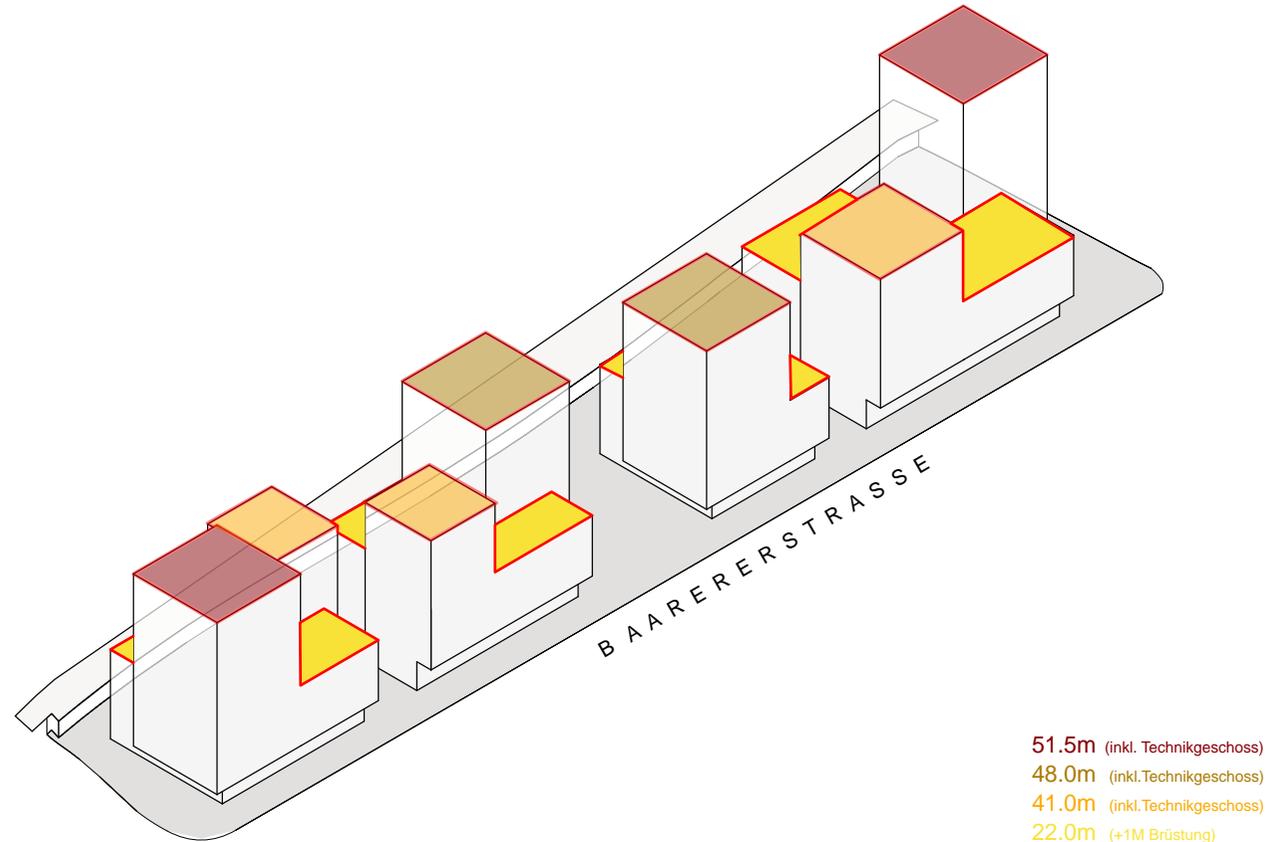
Der Sockel der vier Baukörper ist über das ganze Areal gleichbleibend hoch mit sechs Geschossen (Erdgeschoss und fünf Obergeschosse) oder rund 22.0 m (+ 1m Brüstung).

Darüber erhebt sich die Silhouette der Überbauung mit den Turmvolumen bis auf drei Referenzhöhen:

- zwei Haupttürme an den Enden Nord und Süd mit 14 Geschossen bis rund 51.5 m
- zwei Haupttürme mittlerer Höhe beim zentralen Durchgang mit 13 Geschossen bis rund 48.0 m
- drei Türme geringerer Höhe zwischen den Haupttürmen mit 11 Geschossen bis rund 41.0 m

*Nota bene: Die angegebenen Höhen in Metern entsprechen Richtwerten gemäss Projektstand 26.11.2014. Anpassungen sind möglich aufgrund der weiteren Projektierung. Bei den Türmen sind die Höhen inkl. Technikgeschoss und / oder einer allfälligen Brüstung.*

Benachbarte Turmvolumen stehen jeweils versetzt zueinander, mit einer Ausnahme zwischen den beiden nördlichen Baukörpern. Dadurch erhalten alle Turmvolumen eine gute Aussicht auf den Zugersee und in die Berge.



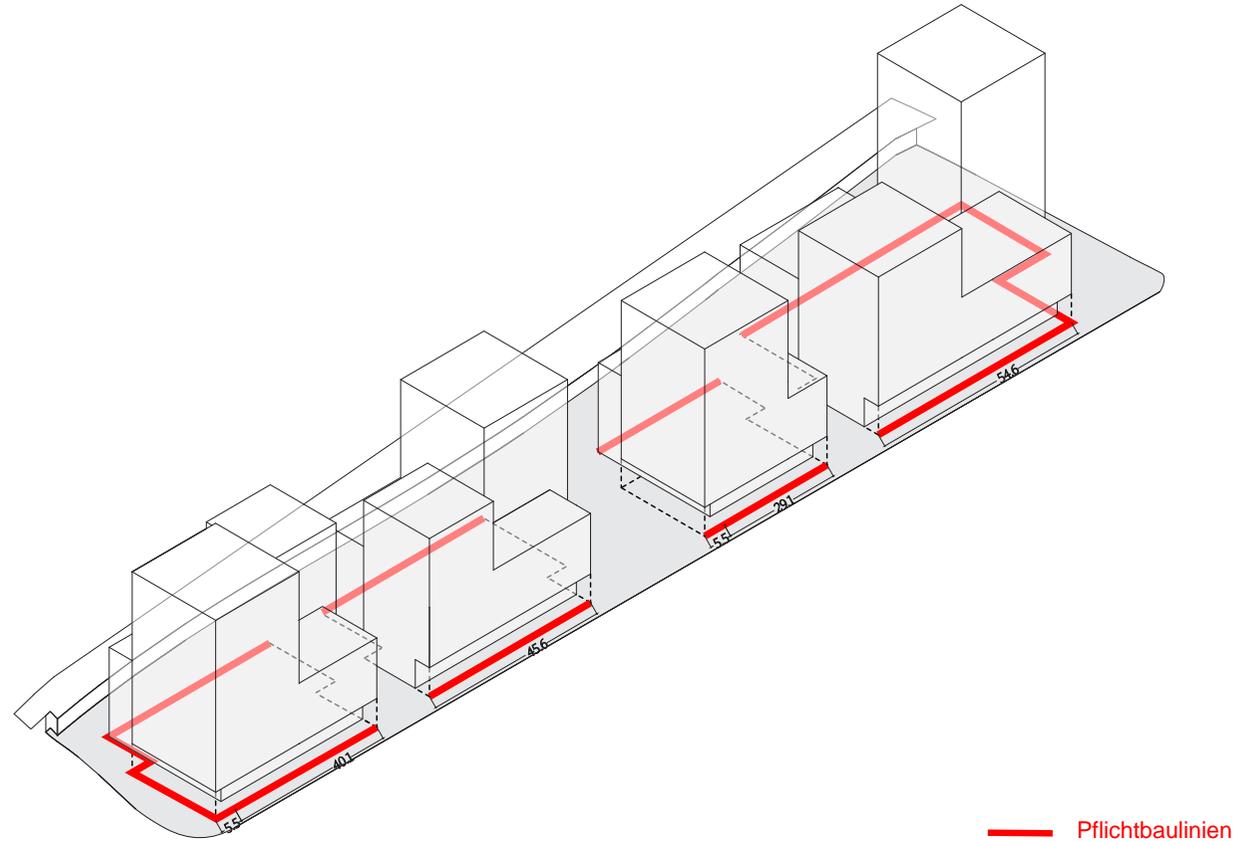
## B- Städtebauliches Konzept

### Pflichtbaulinien

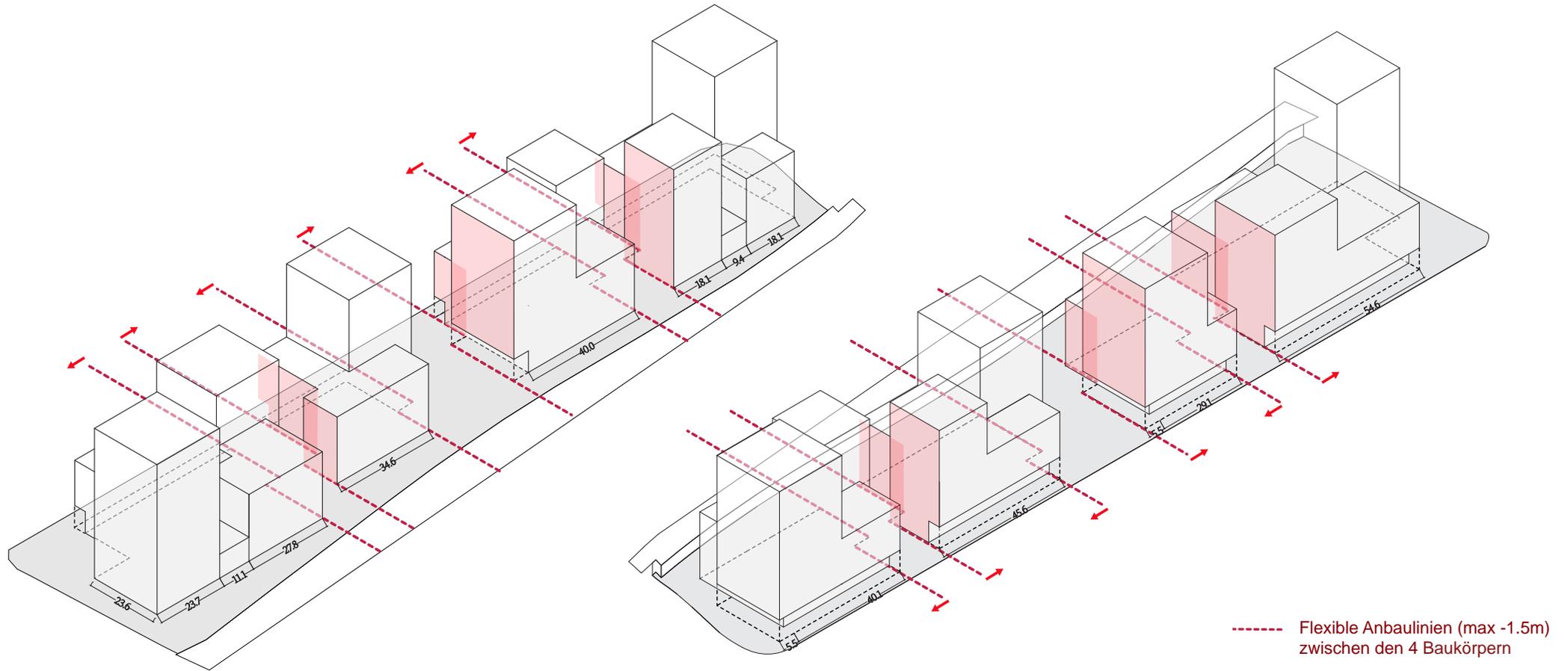
Zur Baarerstrasse sowie zum Bahndamm hin bilden die vom Projekt vorgegebenen Fluchten Pflichtbaulinien. Dasselbe gilt für die Stirnseiten der Überbauung an der Gubelstrasse und an der Gotthardstrasse.

In den drei Bereichen zwischen den Baukörpern besteht die Möglichkeit, die Fassaden bis zu 1.5m von der Anbaulinie zurückzusetzen. Dabei ist jedoch der Gebäudeversatz im einzelnen Baukörper beizubehalten.

Bei den Vorgaben zu den Höhen der Bauvolumen ist ausschlaggebend, dass einerseits der Sockel als durchgängiges Element, andererseits die Silhouette der Gesamtüberbauung mit den höchsten Türmen an den Enden und den zweithöchsten Türmen in der Mitte, lesbar sind.



# B- Städtebauliches Konzept



## B- Städtebauliches Konzept

### Publikumsorientierte Nutzungen

Auf dem ganzen Areal ist das Erdgeschoss öffentlichen respektive publikumsorientierten Nutzungen vorbehalten und muss zur Belebung des Bahnhofsumfelds beitragen. Das 1. Obergeschoss kann ebenfalls für solche Nutzungen vorgesehen werden, desgleichen auch das 1. Untergeschoss, falls die Vorgaben betreffend aGF eingehalten werden und die Parkierung mit den anderen Eigentümern koordiniert werden kann (Notwendigkeit eines 3. Untergeschosses zu prüfen).

Für einzelne Baukörper können spezielle Nutzungen wie zum Beispiel ein Warenhaus oder ein Bankhauptsitz vorgesehen werden.

## B- Städtebauliches Konzept

### Erschliessungskonzept

Fussgängern und Velofahrern steht die ganze Fläche des Areals um die Baukörper zur Verfügung. Der Velozugang zum Bahndamm ist dabei von zentraler Bedeutung: die Veloabstellplätze befinden sich mehrheitlich im neu projektierten Bahndamm.

Mit dem Projekt des Stadttunnels und der Aufwertung des Zentrums von Zug im Rahmen des Konzepts "Zentrum plus" werden die Baarerstrasse (auf der ganzen Länge des Areals) sowie die Knoten Baarerstrasse-Gotthardstrasse und Baarerstrasse-Gubelstrasse für Fussgänger einfacher querbar. Dadurch wird der Zugang zum Areal von Süden, Osten und Norden her verbessert.

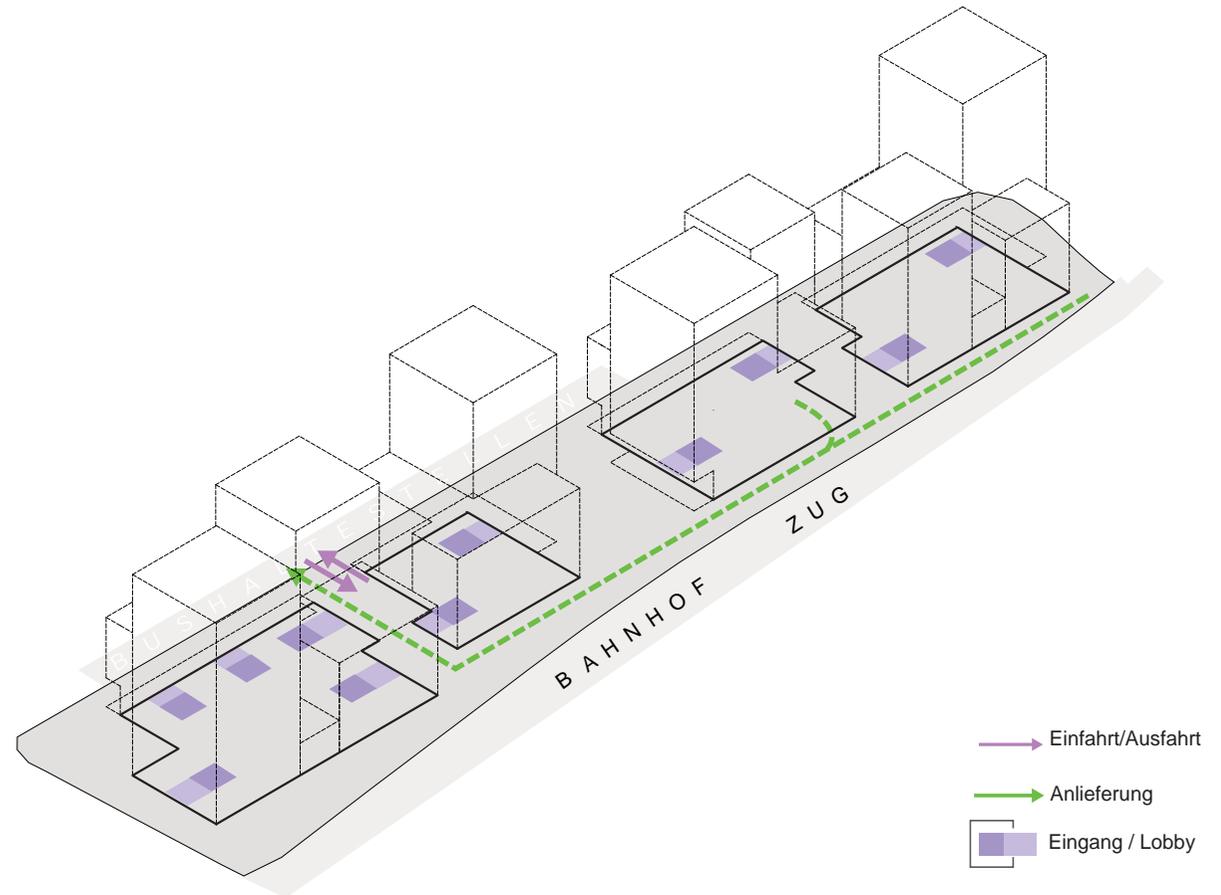
Die Erschliessung des Areals durch den öffentlichen Verkehr ist dank seiner Lage im Perimeter des Knotens des öffentlichen Verkehrs um den Bahnhof Zug garantiert. Das Areal liegt zwischen dem Bahnhof und dem Bushof Ost an der Baarerstrasse.

Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt für das gesamte Areal von der Metallstrasse her, mit einer Einfahrt in die Tiefgarage zwischen den beiden nördlichen Baukörpern (integriert in den Baukörper Mitte-Nord). Für das gesamte Areal ist somit eine zusammenhängende Tiefgarage zu erstellen.

Parkplätze an der Oberfläche sind nicht vorgesehen.

Die Anlieferung erfolgt über den neuen Platz mit Zufahrt von Süden her ab der Gotthardstrasse (zu prüfen in Zusammenhang mit einer allfälligen Absenkung der Gotthardstrasse bei der Bahnquerung für den ÖV) und Wegfahrt in die Baarerstrasse auf der Höhe der Metallstrasse. Es sind präzise Zufahrtszeiten festzulegen, um Konflikte mit den Fussgängerströmen in den Stosszeiten des Bahn- und Busbetriebs zu vermeiden.

Das städtebauliche Konzept schafft nicht nur an der Baarerstrasse, sondern auch zur Bahn hin, am zentralen Platz und in den beiden nördlichen und südlichen Durchgängen, hochwertige Adressen. Hauseingänge können somit in allen Fassaden liegen.



## C- Gestaltungsprinzipien

### Grundanliegen

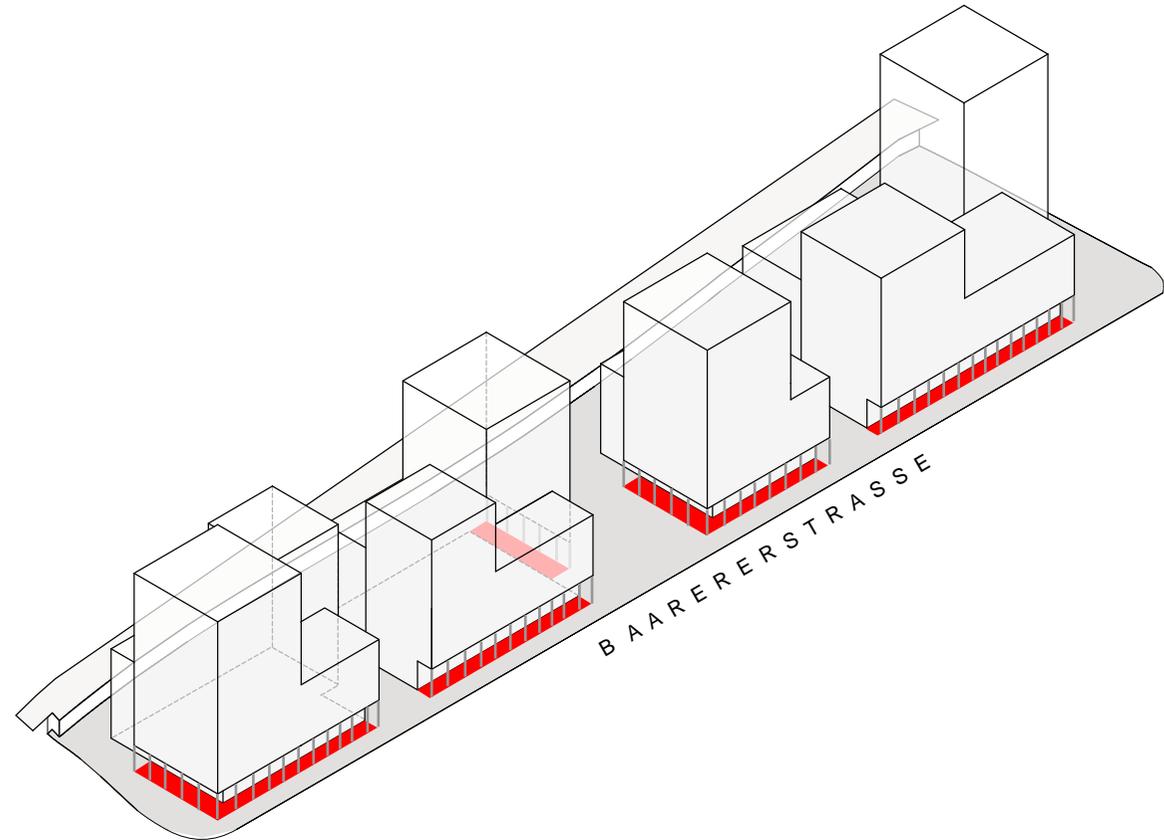
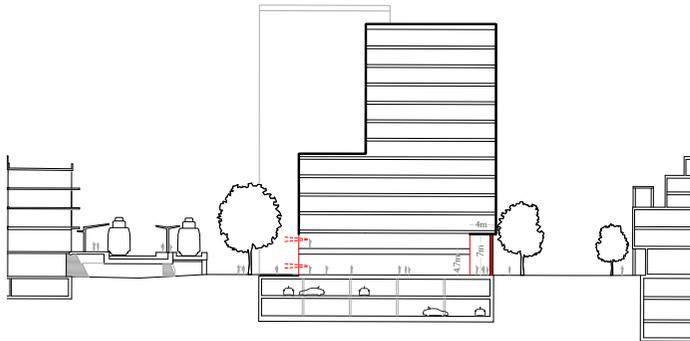
Die gestalterische Qualität der Überbauung als Ganzes ist durch einen zusammenhängenden architektonischen Ausdruck zu garantieren. Wegen der hohen Dichte der zukünftigen Bebauung und der grossen, kompakten Baukörper ist es unabdingbar, qualitative höchste Anforderungen zu erfüllen.

### Kolonnaden und Transparenz im EG / 1. OG

Entlang der Baarerstrasse sind Kolonnaden zu realisieren. Diese Kolonnaden sind zweigeschossig auszubilden, 7 m hoch (im Licht) und 4 m tief zur Baarerstrasse hin.

Indem die Kolonnaden am zentralen Platz (unter den Türmen der ZKB und der MPK) sowie am südlichen Platz zur Gotthardstrasse hin auch quer zur Baarerstrasse realisiert werden, fassen sie jeweils zwei Baukörper zusammen.

Alle weiteren Fassaden sind auf den ersten zwei Geschossen zusammenhängend und optisch transparent zu gestalten.



# C- Gestaltungsprinzipien

## Struktur und Rhythmisierung der Fassaden

### Verschränkung von Vertikalität und Horizontalität

In der Fassadengestaltung sind Horizontalität und Vertikalität in Balance und Spannung zu halten, und zwar je Baukörper sowie über die ganze Überbauung. Weder eine horizontale noch eine vertikale Struktur sollen also in den Fassaden speziell betont werden und dominieren.

Somit sollen beide Dimensionen der städtebaulichen Grundanlage auch in der architektonischen Gestaltung spürbar sein:

- der Sockel, sechsgeschossig, als horizontale Struktur
- die kleineren und grösseren Turmvolumen, die über den Sockel hinausragen.

### Fassaden mit Profil und Relief

Die Fassaden sollen nicht flächig, sondern mit Profil resp. Relief ausgebildet werden. Allenfalls kann eine Differenzierung der Nutzungen in verschiedenen Teilen der Baukörper durch unterschiedliche Strukturierungen der Tiefe der Fassade erfolgen.

### Rücksprünge und Loggias

Die Realisierung von Loggias ist überall im Areal zulässig, mit Ausnahme im Sockel zur Baarerstrasse hin. Abweichungen an der Baarerstrasse sind möglich, falls sie durch die Lärmsituation bedingt sind. Vorstehende Balkone sind im ganzen Areal nicht zulässig.

### Dächer

Die Dächer und oberen Abschlüsse der Baukörper sind als Teil der Architektur und der Fassadengestaltung zu behandeln. Die Dachflächen zumindest des Sockels sind als begehbare Aussenflächen zu gestalten, unabhängig davon, ob sie als Terrassen genutzt werden oder nicht. Allfällige fixe Schattenspendler (z.B. Pergolas) sind als Mobiliar zu gestalten und nicht als Überhöhung der Bauvolumen. So ausgestaltet dürfen sie auch die maximale Gebäudehöhe überragen.

Anlagen für Lüftung und Haustechnik sind in die Gebäude zu integrieren.

## Materialisierung Fassaden

Die Materialisierung der Fassaden soll die Eigenständigkeit und gleichzeitig die Verwandtschaft der Baukörper unterstreichen. Die vier Baukörper sind farblich aufeinander abzustimmen. Je Baukörper soll durchgehend eine Materialkombination eingesetzt werden, mit Rhythmus- und Strukturunterschieden für verschiedene Nutzungen.

## C- Gestaltungsprinzipien

### Gestaltung Aussenraum

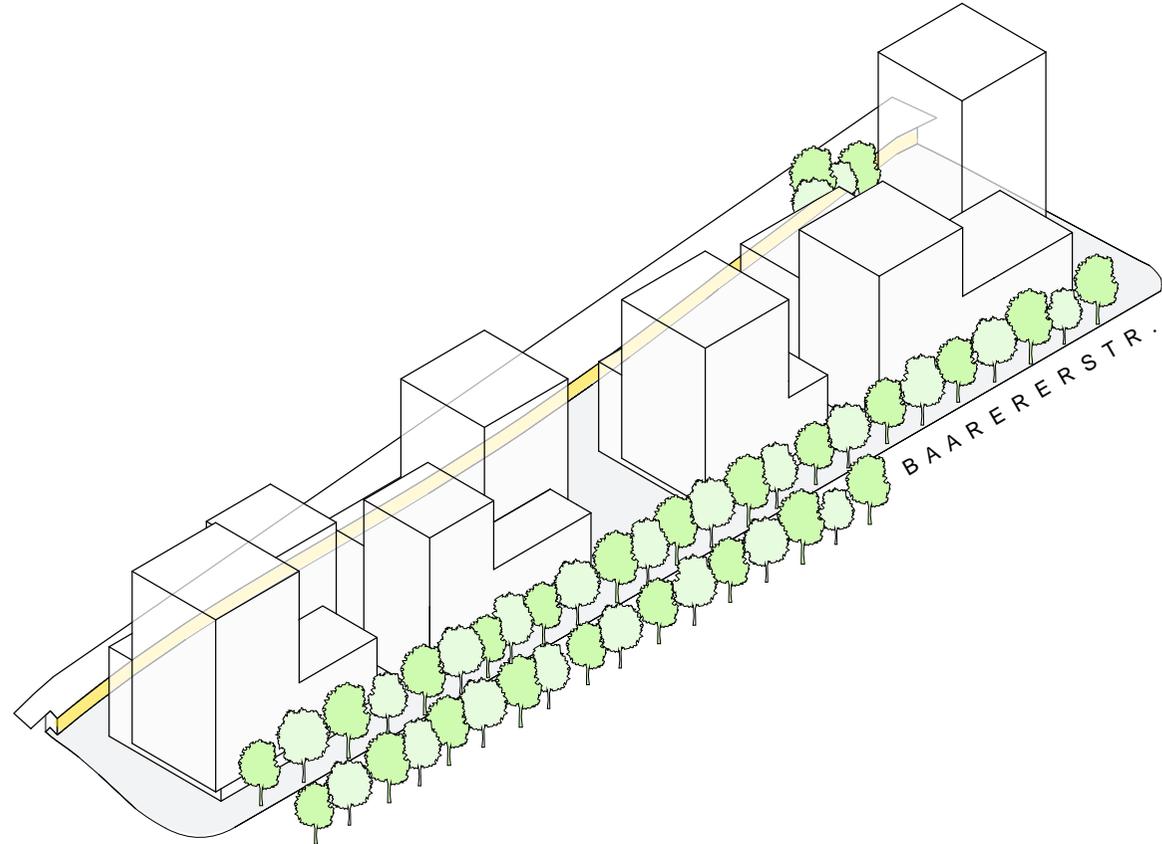
Die Gestaltung des Aussenraums ist nicht den Gebäuden unterzuordnen. Zur Vermeidung einer Unterscheidung zwischen den Gebäuden zugeordneten Flächen und Restflächen ist für den öffentlichen Freiraum des Areals ein durchgehendes und einheitliches Gestaltungskonzept anzuwenden: ein Teppich, in dem die Baukörper sitzen.

Zur Maximierung der Aufenthaltsqualität auf dem Areal ist mit Bepflanzung und Möblierung zu arbeiten, wobei "fixe" und "weiche" (in Zusammenhang mit der Erdgeschossnutzung variable) Elemente unterschieden werden.

Bei der Gestaltung des öffentlichen Freiraums sind Massnahmen zu untersuchen und einzusetzen, um den Effekt einer städtischen Hitzeinsel zu minimieren (Bepflanzung, poröse Materialien, ...).

Einschränkungen bezüglich Porosität und Materialeinsatz, für die Anlieferung und andere spezielle Belastungen, sollen sich in der Gestaltung des Freiraums nicht abzeichnen. Bereiche für die Überfahrt von Schwerverkehr und die Anlieferung werden durch eine massive Materialsierung des Belagsunterbaus ermöglicht.

Der zu erweiternde Bahndamm, einst aufgeschüttet aus Baumaterial des Bahnbaus, ist ein Zeitzeuge der Industrialisierung. Er wird auf seiner ganzen Länge freigespielt. Eine Verkleidung mit den typischen bossierten Steinen ist zu prüfen.



# D- Qualitätssicherung

## **Regeln und Ausnahmen**

Das vorliegende städtebauliche Konzept und die darauf aufbauende Überbauungsordnung für das Areal Baarerstrasse West / Bahnhof Zug definieren die zentralen Gestaltungsprinzipien für das Gesamtprojekt. Sie stellen die Regel dar.

Ausnahmen von dieser Regel für einzelne Baukörper sind gut zu begründen mit Blick auf die gesamte Überbauung.

*Weitere Aspekte der Qualitätssicherung (Verfahren, Begleitgremium, übergreifende Projektbestandteile wie z.B. die Tiefgarage) werden im Rahmen der Erarbeitung des Bebauungsplans geklärt.*