

Gestaltungskonzept

Stadtkerndurchfahrt Zug



Bauherr
Kanton und Stadt Zug

Architektur
Angélil Graham Pfenninger Scholl Architecture Zürich
Reto Pfenninger, Thomas Kovari

Landschaftsarchitektur
Hager Landschaftsarchitektur AG Zürich
Guido Hager, Patrick Altermatt, Kirsten Bachmeier

Ingenieure
Berchtold + Eicher Bauingenieure AG
Beat Winiger

Verkehr
TEAMverkehr Verkehrsingenieurbüro
Oscar Merlo, Marcel Geser



Bahnhofstrasse	Neugasse	Grabenstrasse
----------------	----------	---------------

Stadtkerndurchfahrt Stadt und Kanton Zug

Oktober 2003

Zusammenstellung und Bearbeitung

Angéllil/Graham/Pfenninger/Scholl Architecture

Reto Pfenninger, Thomas Kovari

Zypressenstrasse 71 • CH 8004 Zürich

architektur@agps.ch www.agps.ch

Inhalt

- I Ausgangslage
- II Leitziele
- III Strategie
- 1 Strassenraum
- 2 Platzräume
- 3 Landschaftsarchitektur
- 4 Verkehr

I Ausgangslage

Zum Anlass der Sanierung der in Nord-Süd verlaufenden Strassenachse fand im Rahmen eines Studienauftrags die Erarbeitung des Gestaltungskonzepts Stadtkerndurchfahrt statt. Aufgrund dessen werden heute in Zusammenarbeit mit der Stadt und dem Kanton erste bauliche Massnahmen realisiert. Der Vorschlag basiert auf einem Verständnis des übergeordneten städtischen und landschaftlichen Kontexts und der Idee, mittels zusammenhängenden stadtbildbezogenen Massnahmen Aussenräume grossräumig zu gliedern. Ein gemischtes Paket an Gestaltungsvorschlägen wurde vorgelegt, das mit Hilfe einer Strategie eines Werkzeugkastens flexibel umgesetzt werden kann.



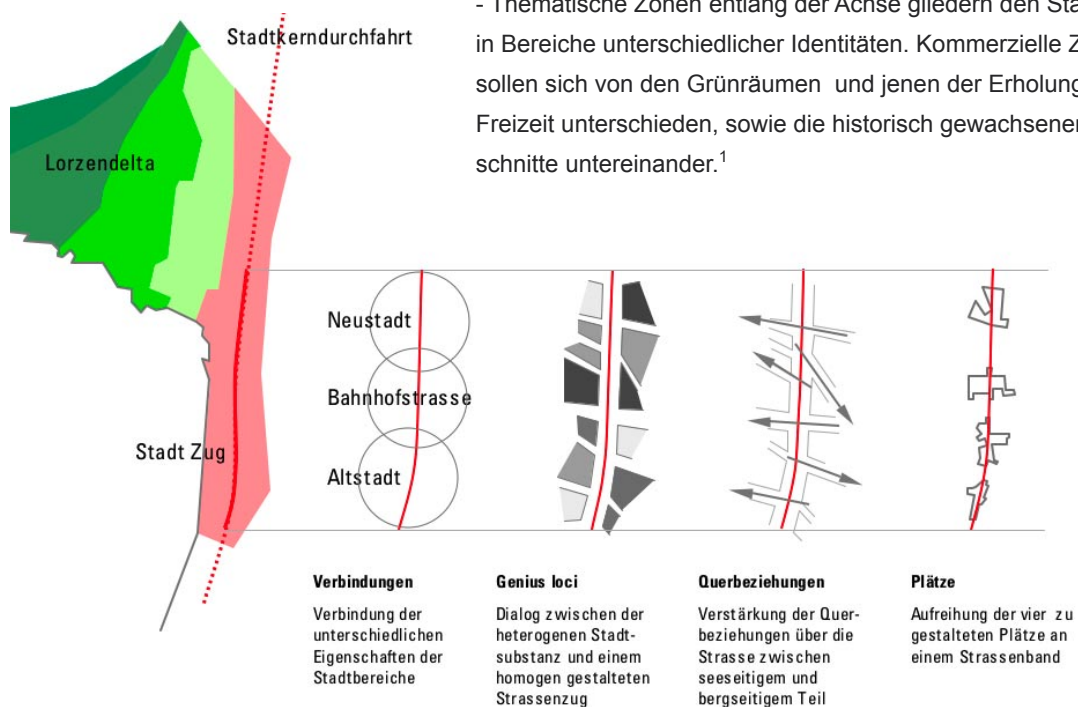
Perimeter Studienauftrag 2001

II Leitziele

Der Strassenzug der Bahnhofstrasse, der Neugasse und der Grabenstrasse bildet die Achse der historisch gewachsenen Stadt. Sie verläuft zwischen See und Hang und korrespondiert mit den landschaftlichen Linien der Lorzenebene. Während sie einerseits der Länge nach drei Stadtbereiche verknüpft, wird aber das feingliedrige Netzwerk der Nebenstrassen und Fussgängerbereiche quer dazu durchtrennt.

Die Schnittstelle selbst beschreibt dabei eine eigene starke und räumliche Figur. Als Zäsur im Stadtgrundriss soll sie künftig die Spur eines Orts der vitalen städtischen Gemeinschaft zeichnen. Drei Leitbilder geben dazu das Gestaltungskonzept vor:

- Eine topographische Ordnung gliedert den Stadtkern. Die landschaftlichen Linien der Lorzenebene, der Uferlinie und den Hügelketten sind identitätsstiftendes Merkmal Zugs und sollen im Projekt eine Entsprechung finden.
- Es gilt, die Möglichkeit der Aussenraumgestaltung mit der Integration des städtischen Verkehrsbauwerks zu nutzen.
- Thematische Zonen entlang der Achse gliedern den Stadtkern in Bereiche unterschiedlicher Identitäten. Kommerzielle Zonen sollen sich von den Grünräumen und jenen der Erholung und Freizeit unterscheiden, sowie die historisch gewachsenen Abschnitte untereinander.¹



¹ Bericht Stadtkerndurchfahrt Zug, Freiraumplanung, Hager Landschaftsarchitektur AG, in Bearbeitung

III Strategie

Der öffentliche Charakter der Aufgabe legt ein methodisches Vorgehen nahe. Das Prinzip eines Werkzeugkastens wurde deshalb für die Bewältigung der Aufgabe gewählt: Auf sich wechselnde Bedürfnisse oder unvorhergesehene Entwicklungen sollte aktiv eingegangen werden können, ohne auf übergeordnete gestalterische Absichten verzichten zu müssen. Der hohe Grad an Unbestimmtheit, die die Umsetzung eines Projekts dieser Form begleitet, soll mit folgenden Strategien begegnet werden:

- Eine tektonische Form bestehend aus verschiedenen Komponenten, die je nach Bedarf und in Teilen umgesetzt werden kann und Spielräume in der Entwicklung offen lässt.
- Eine formale „Signatur“, die dem ganzen Projekt Geschlossenheit zu geben vermag, unabhängig von den Änderungen, die im Lauf der Projektentwicklung möglich sind. Der planerische Handlungsraum wird durch diese Signatur markiert.
- Planungsprozesse im Dialog, die Entscheidungen in Teilbereichen offen lassen und eine breite Abstützung des Projekts ermöglichen.



Werkzeugkasten



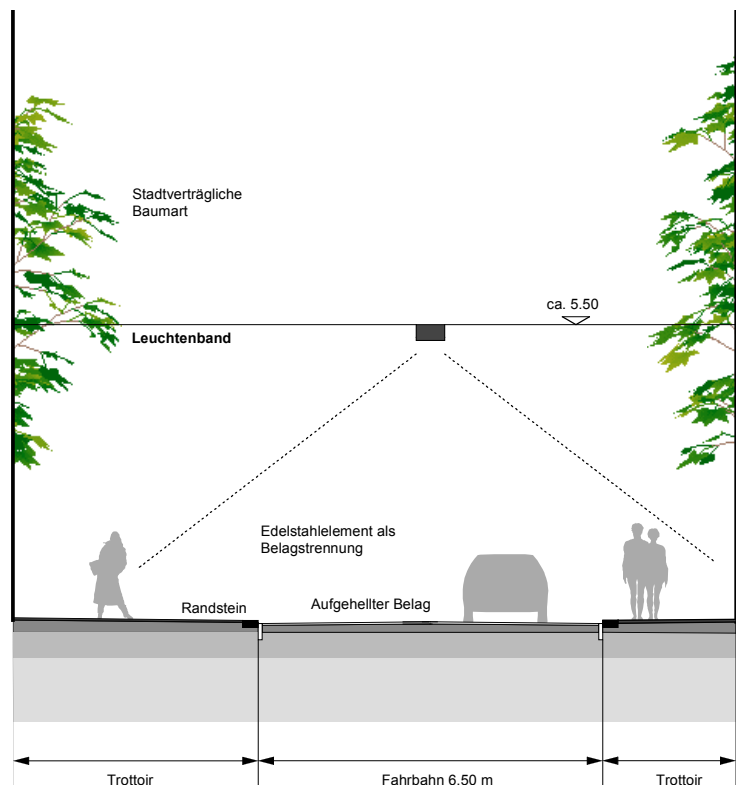
*Projektierung im Dialog mit dem
Werkzeugkastenprinzip*

1 Strassenraum

Ein typisierter Regelschnitt beschreibt alle gestaltbildenden Elemente, die den Strassenzug in seiner Länge bestimmen sollen. Diese werden nicht in der üblichen, sondern in leicht veränderter Form angewandt, um dem Strassenzug seine unverwechselbare Gestalt zu verleihen: den „Zuger Querschnitt“. So wird der Belag der Fahrbahn aufgehellte. Ein Edelstahlband ersetzt den Rinnstein und fasst beidseitig die aufgehellte Fahrbahn, die in konstanter Breite die Stadt durchquert.

Das lineare Band eines Beleuchtungskörpers bildet ein zentrales Element des gestalterischen Konzeptes. Es begleitet die Fahrbahn und unterstreicht den linearen Verlauf der Stadtachse. In der Nacht als Lichtspur erkennbar, stellt es am Tag ein Kunstobjekt dar, das den Strassenraum in der dritten Dimension ergänzt.

„Zuger Querschnitt“



Der Strassenzug ist in seiner Wahrnehmung durch kleinmassstäbliche Elemente wie zum Beispiel das Edelstahlband oder einzelne Möblierungselemente ebenso bestimmt wie durch die grossräumigen Eingriffe. Bewegliche Einrichtungen sollen hier ein anpassungsfähiges Möblierungskonzept erlauben. Zudem soll das einzelne Möblierungsobjekt, teilweise schon Bestandteil eines städtischen Gestaltungskonzepts, nicht in jedem Fall für den Strassenzug gestaltet werden. Deren Position aber wird durch sichtbar im Belag eingelegte Fundamentbänder bestimmt. Die unterschiedlichen Objekte werden in Absprache mit den jeweiligen Akteuren und Benutzer auf diesem Band positioniert.



Kleinmassstäbliche Elemente wie das Edelstahlband prägen die Wahrnehmung ebenso wie grossräumige Eingriffe

*Michael Heizer, Matchdrop
1969*

Strassenzug

Fahrbahnbelag

Edelstahlstreifen

Lineares Beleuchtungsband

Verkehrstech. Ausweitungen

Signaletik

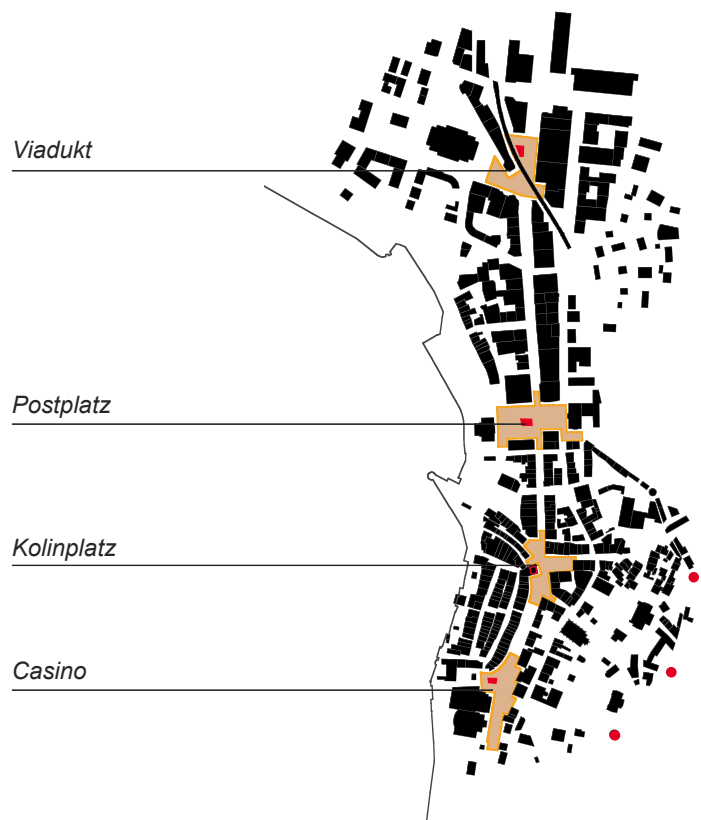
Möblierung



2 Platzräume

Entlang der Strasse trifft man auf unterschiedliche Plätze und Strassenerweiterungen, die - wie an einem Faden aufgereiht - eine Kette besonderer Orte bilden. Es sind die Perlen am Collier. Mit dieser Abfolge von Räumen wird ein Rhythmus eingeführt, der in seiner strukturierenden Wirkung die Wahrnehmung prägt. Die Plätze gliedern die Wegsequenz. Sie bilden die Nahtstellen zwischen den verschiedenen Bereichen des Strassenzugs: Grabenstrasse, Neugasse, Bahnhofstrasse und Baarerstrasse.

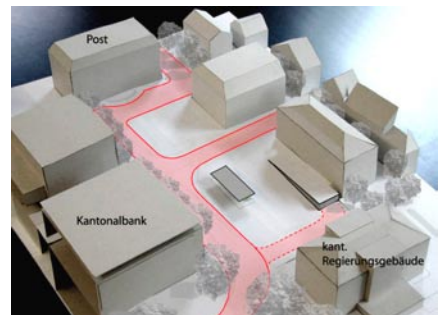
Platzräume
Baukörper
Oberflächen
Nutzung
Möblierung



Die Plätze werden durch den Einsatz gestalterischer Mittel als spezielle öffentliche Räume gekennzeichnet. Bestimmte Elemente werden verwendet, die in ihrer Wiederholung den Aspekt der Perlenkette unterstreichen. Durch bauliche Eingriffe, werden die Plätze markiert und die Wegsequenz betont. Diese Massnahme wird jeweils durch die Behandlung des Bodenbelags im Platzbereich unterstützt. Eine Akzentbeleuchtung spielt zudem zusammen mit dem baulichen Eingriff und der linearen Beleuchtung der Stadtkerndurchfahrt. Unterschiedliche örtliche Gegebenheiten werden dabei aufgenommen und hervorgehoben. Jeder Platzraum weist - als Bestandteil eines Ganzen - seine ihm eigene Identität auf.



Situation Postplatz bestehend



Situation Postplatz mit Tiefgarage

3. Landschaftsarchitektur



Auch für die landschaftsarchitektonischen Massnahmen werden Spielregeln entwickelt, die schrittweise umgesetzt werden können:

- Der Pflanzeneinsatz beschränkt sich auf die Verwendung von Bäumen.
- Die Bäume führen vom Berg zum See. Sie werden, wo es die Raumverhältnisse zulassen, als Baumreihen quer zum Strassenzug gesetzt. Diese ragen in den Strassenraum hinein und ermöglichen Querbezüge in die Landschaft.
- Ein Katalog von stadtverträglichen Baumarten wird festgelegt. Die Grünzüge setzen sich aus einer bunten Mischung dieser Baumarten zusammen. Entsprechend der Jahreszeiten werden unterschiedliche Stimmungen vermittelt.



Die in der Bestandsaufnahme ermittelten Strassenraumtypen werden auf der Konzeptebene gestalterisch definiert. Es werden Aussagen zu Belägen, Niveauunterschieden, Baumarten, -situierung und -schutz sowie Parkierung getroffen.

Die Seitenstrassen werden in 3 Typen unterschieden:



- ‚Altstadt‘:

Strasse und Gehweg auf einem Niveau, gepflastert, Parkierung im Gehwegbereich, Bäume punktuell, Baumarten gemischt, kleine bis mittelgrosse, „landschaftliche“ Bäume, Auswahl Baumarten z.B.:

- Spitzahorn - *Acer platanoides* ‚Emerald Queen‘
- Italienische Erle - *Alnus cordata*
- Baumhasel - *Corylus columna*
- Vogelkirsche - *Prunus avium* ‚Plena‘



- ‚Rigiplatz‘:

Strasse und Gehweg auf einem Niveau, asphaltiert, Parkierung im Gehwegbereich, Bäume zweiseitig, versetzt gepflanzt, mittelgrosser, lichter, „städtischer“ Baum, Baumart:

- Esche - *Fraxinus angustifolia* ‚Raywood‘



- ‚Neustadt‘:

Strasse und Gehweg durch Niveauunterschied getrennt, asphaltiert, Parkierung im Strassenbereich, Alleenpflanzung, eine Baumart je Allee, grosse, repräsentative, „moderne“ Bäume, Baumarten z.B.:

- Spitzahorn - *Acer platanoides*
- Paulownie - *Paulownia tomentosa*
- Kaiserlinde - *Tilia x europaea* ‚Pallida‘
- Tulpenbaum - *Liriodendron tulipifera*
- Platane - *Platanus x acerifolia*

4 Verkehr

Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Strassenachse bleibt ohne die Entlastung eines Umfahrungstunnels oder entsprechenden Massnahmen bestehen. Diese Belastung des Strassenraums kann mit gestalterischen oder formalen Mitteln nicht behoben werden. Verschiedene Massnahmen werden aber aufgezeigt, um die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen und den Aspekt der Sicherheit zu verbessern.

Die Breite der Strasse selbst wird auf ein Optimum reduziert, was nicht nur den Fussgängern mehr Raum lässt, sondern das schnellere Fahren erschwert. Die Absicht, auf den Mittelstreifen oder weitere Markierungen zu verzichten, trägt zudem zusätzlich dazu bei, eine Geschwindigkeitsreduktion und somit eine Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrsflusses auf der Fahrbahn herzustellen. Die Trennwirkung des Verkehrs wird reduziert.

*Montage mit Photo
Guido Baselgia*



*Bildmontage
Studienauftrag*

