

**Gebiet Baarerstrasse West / Bahnhof  
Testplanung**

Schlussbericht

Februar 2015

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Baudepartement der Stadt Zug  
6301 Zug  
[www.stadtzug.ch](http://www.stadtzug.ch)

### **Redaktion und Layout**

Metron Raumentwicklung AG  
5201 Brugg

### **Bezugsquelle**

Baudepartement der Stadt Zug  
6301 Zug  
E-Mail: [Stefan.Bitzi@stadtzug.ch](mailto:Stefan.Bitzi@stadtzug.ch)

## Inhaltsverzeichnis

<b>Anlass und Ziel</b>	<b>3</b>
<b>Rahmenbedingungen Grundeigentümer</b>	<b>5</b>
<b>Testplanung</b>	<b>6</b>
Art des Verfahrens	6
Teilnehmende	6
Begleitgremium	6
Verfahrensbegleitung	7
Ablauf der Testplanung	7
Beurteilungskriterien	7
Entschädigung	7
<b>Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen</b>	<b>8</b>
Perimeter	8
Stadtraum und Städtebau	8
Nutzung	9
Öffentlicher Raum	9
Etappierbarkeit und Wirtschaftlichkeit	10
<b>Beurteilung und Empfehlung</b>	<b>12</b>
<b>Auftrag zur Weiterbearbeitung</b>	<b>14</b>
<b>Ausblick</b>	<b>15</b>
<b>Testplanungsbeiträge</b>	<b>17</b>
Team Kollhoff	18
Team Bachelard Wagner	22
Team Adrian Streich	26
Team Jean Pierre Dürig	32
Team Güller Güller	36
<b>Weiterbearbeitung durch GGAU / SLIK</b>	<b>40</b>
<b>Genehmigung</b>	<b>44</b>





## Anlass und Ziel

Über das Gebiet Baarerstrasse West / Bahnhof besteht ein rechtskräftiger Bebauungsplan (Plan Nr. 7047, vom Regierungsrat genehmigt am 25. Mai 2004). Das Bebauungsplangebiet umfasst insgesamt elf Parzellen, die sich im Besitz von acht verschiedenen Grundeigentümern befinden.

## Ausgangslage



Bebauungsplangebiet Baarerstrasse West / Bahnhof (Testplanungsperimeter)

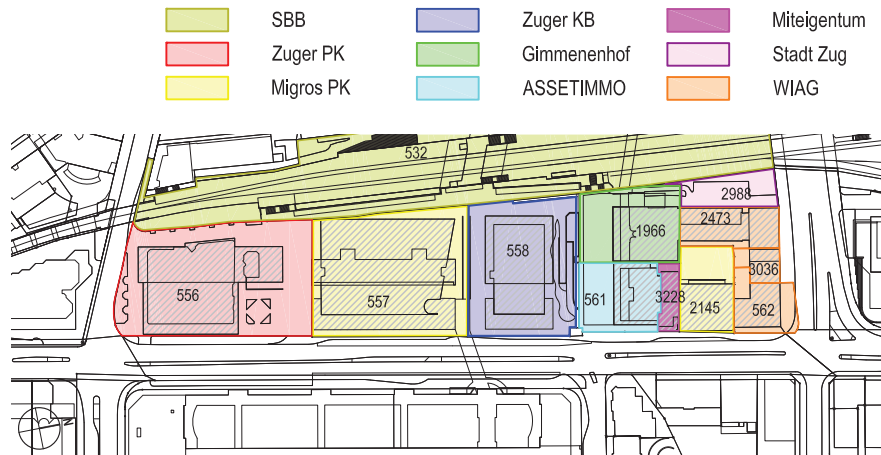
Auslöser für die nun anstehende Überarbeitung des Bebauungsplans war ein Begehren der Zuger Kantonalbank (ZGKB) als Grundeigentümerin der Parzelle 558.

Die ZGKB veranstaltete im Jahr 2006 auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplans ein Wettbewerbsverfahren zur Erweiterung ihres Gebäudes. In der anschliessenden Konkretisierungsphase des Siegerprojekts (Architekturbüro Miller & Maranta, Basel) stellte sich heraus, dass aufgrund der Änderung einiger Rahmenbedingungen – insbesondere bezüglich Brandschutzvorschriften und Erdbebensicherheit – eine Sanierung der bestehenden Bausubstanz und eine Aufstockung im Rahmen des rechtskräftigen Bebauungsplans baulich und ökonomisch nicht mehr sinnvoll war. Die ZGKB entschloss sich daraufhin, eine Studie für die Neubebauung ihres Grundstücks ausarbeiten zu lassen.

Die Ergebnisse der Studie wurden zusammen mit dem Gesuch für eine Überarbeitung des Bebauungsplans Baarerstrasse West / Bahnhof im Juli 2008 dem Baudepartement der Stadt Zug vorgelegt. Der Stadtrat löste daraufhin die Erarbeitung eines kooperativen Planungsverfahrens über das gesamte Bebauungsplangebiet aus, um so alle Grundeigentümer und deren Anliegen in die Bebauungsplanänderung einzubeziehen.

Die Bauordnung der Stadt Zug sieht für Bebauungspläne, bei denen eine besonders hohe Qualität im öffentlichen Interesse liegt, ein Konkurrenzverfahren vor.

Vor diesem Hintergrund wurde im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung und mit dem Ziel, einen Gewinn für die Stadtentwicklung und die betroffenen Grundeigentümer zu generieren, ein Testplanungsverfahren durchgeführt.



Übersicht Planungsperimeter mit beteiligten Grundeigentümern

**Ziel der Testplanung** Mit der Durchführung der Testplanung sollen die Potentiale für die Entwicklung des zentralen und für die Stadt Zug wichtigen Gebiets ausgelotet werden. Angestrebt wird die Erlangung eines städtebaulichen Konzepts, das für alle betroffenen Grundeigentümer wie auch für die öffentliche Hand und die Bevölkerung der Stadt Zug einen Mehrwert darstellt. Es muss geeignet sein, die Grundlage für eine nachfolgende Überarbeitung des rechtskräftigen Bebauungsplans zu bilden.

## Rahmenbedingungen Grundeigentümer

Die Zuger Kantonalbank hat als Initiantin der Planung ein Interesse, zeitnah eine bauliche Veränderung ihres Standorts Baarerstrasse an die Hand zu nehmen. Das Interesse liegt dabei nicht auf Immobilien-Investitionen, sondern auf der Optimierung der betrieblichen Rahmenbedingungen für das laufende Bankengeschäft.

**Zuger Kantonalbank**

Die Migros-Pensionskasse hat auf ihrer Parzelle 557 im Prinzip in den nächsten 10 Jahren keinen Erweiterungsbedarf, innerhalb der nächsten Jahre werden jedoch umfassende Arbeiten an der Gebäudehülle und im Innenausbau nötig. Der Standort wird langfristig als bedeutend angesehen, weshalb Entwicklungen im Sinne von langfristigen Perspektiven erwünscht sind. Letzten Endes entscheidend für eine Aktivierung von Handlungsbereitschaft ist auf der grösseren Parzelle 557 wie auch auf der kleineren 2145 eine ausgewiesene wirtschaftliche Rentabilität.

**Migros-Pensionskasse**

Auf der Parzelle der Zuger Pensionskasse bestehen momentan 33 Wohnungen und 4'500 m<sup>2</sup> Laden- und Bürofläche. Entwicklungen, insbesondere auch parzellenübergreifenden Überlegungen, gegenüber ist man grundsätzlich offen, es wird jedoch weiterhin das Ziel verfolgt, eine durchmischte Nutzung anzubieten.

**Zuger Pensionskasse**

Die Gimmenenhof AG steht dem Ansatz der gesamthaften Überarbeitung des Bauungsplangebiets Baarerstrasse West / Bahnhof offen gegenüber. Anerkannt wird die Notwendigkeit einer gemeinsamen Planung zur Gewährleistung einer zukunftsfähigen und den künftigen Anforderungen aus stadträumlicher Sicht genügenden Konzeption.

**Gimmenenhof AG**

Für den Glashof auf der Parzelle der ASSETIMMO war innerhalb der nächsten Jahre eine Totalsanierung geplant. Die Option eines Ersatzneubaus wurde bisher nicht diskutiert, konnte aber nun im Rahmen der Testplanung geprüft werden. In Frage kommt ein Ersatzneubau aus Sicht der Grundeigentümerschaft nur bei Erhalt des Status quo oder einer Verbesserung bezüglich Gesamtvolumen und Grenzabständen (Schattenwurf etc.) auf der eigenen Parzelle.

**ASSETIMMO**

Die WIAG Immobilien AG besitzt drei Parzellen im nördlichen Teil des Perimeters im Bereich Gubelstrasse. Ziel der WIAG ist es, weiterhin einen breiten Nutzungsmix anbieten zu können. Je nach Situation entsteht bei den Liegenschaften der WIAG in ca. 15-30 Jahren ein Handlungsbedarf.

**WIAG**

Die Stockwerkeigentümer Baarerstrasse 45 stehen grundsätzlich hinter der Strategie, in derart zentralen Lagen der Stadt Zug zu verdichten. Aus Sicht der eigentumsrechtlichen Betroffenheit ist gegenüber den Stockwerkeigentümern jedoch ein künftiger Mehrwert nachzuweisen, bevor Handlungsbereitschaft generiert werden kann.

**Stockwerkeigentümer  
Baarerstrasse 45**

Die Parzelle der Stadt Zug wird derzeit als öffentlicher Parkplatz genutzt. Ein (baulicher) Handlungsbedarf besteht demnach nicht, es kann jedoch bei Bedarf auch sehr kurzfristig über das Grundstück verfügt werden.

**Stadt Zug**

## Testplanung

<b>Art des Verfahrens</b>	Der Studienauftrag wurde in Form einer Testplanung als kooperativer Planungsprozess durchgeführt. Er unterstand der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) und der dazugehörigen Submissionsverordnung des Kantons Zug (SubV).	
<b>Teilnehmende</b>	Zur Teilnahme wurden folgende fünf Architekturbüros mit Erfahrung und guten Referenzen in den Bereichen Städtebau/Architektur durch die Auftraggeberschaft ausgewählt: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Atelier Prof. Hans Kollhoff GmbH, Zug</li><li>▪ Bachelard Wagner Architekten, Basel</li><li>▪ Adrian Streich Architekten AG, Zürich</li><li>▪ Jean-Pierre Dürig AG, Zürich</li><li>▪ Güller Güller Architekten, Zürich</li></ul>	
	Den Architekturbüros wurde der Beizug von Fachleuten aus den Bereichen Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung empfohlen.	
<b>Begleitgremium</b>	Für die Begleitung des Testplanungsverfahrens setzte die Auftraggeberschaft ein Begleitgremium, bestehend aus Sach- und FachexpertInnen mit Stimmrecht sowie weiteren Experten mit beratender Stimme, ein.	
<b>Sachexperten</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Harald Klein</li><li>▪ Daniel Zülle</li><li>▪ Alex Schärer/Luca Zuliani</li><li>▪ Pascal Niquille/Gottlieb Herger/ Adrian Andermatt</li><li>▪ Raffael Weidmann/ Lea Rickenbacher</li><li>▪ Christian Gebhardt/Markus Strauss/ Pierluigi Cannoletta</li><li>▪ Karl Rust</li><li>▪ Jürg Wickart/Paul Schnepf</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Stadtplaner, Stadt Zug</li><li>Zuger Pensionskasse</li><li>Migros-Pensionskasse</li><li>Zuger Kantonalbank</li><li>Gimmenenhof AG</li><li>ASSETIMMO Immobilien-Anlagestiftung</li><li>Landis Bau AG, Vertretung Stockwerkeigentümer Baarerstrasse 45</li><li>WIAG-Immobilien AG</li></ul>
<b>FachexpertInnen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Prof. Adrian Meyer, Burkard Meyer Architekten BSA</li><li>▪ Beat Aeberhard, Stadtarchitekt Zug</li><li>▪ Christian Hönger, Giuliani Hönger AG</li><li>▪ Yvonne Rudolf, Galli Rudolf Architekten AG</li><li>▪ Ute Schneider/ Anouk Kuitenbrouwer, KCAP</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Fachexperte Architektur / Städtebau, Vorsitz</li><li>Fachexperte Architektur / Städtebau</li><li>Fachexperte Architektur / Städtebau</li><li>Fachexpertin Architektur / Städtebau</li><li>Fachexpertin Städtebau / öffentl. Raum</li></ul>

▪ Stefan Bitzi	Experte Raumplanung, Stadt Zug	<b>Experten</b>
▪ Claudius Berchtold	Experte Öffentlicher Raum, Stadt Zug	
▪ Oscar Merlo	Experte Verkehrsplanung, TEAM-verkehr Zug	
▪ Christian Landis	SBB Immobilien AG	

Bei der fachlichen und organisatorischen Begleitung der Testplanung wurde die Auftraggeberschaft unterstützt durch die Metron Raumentwicklung AG, Brugg..

Das Begleitgremium hat die Testplanungsbeiträge nach den im Programm formulierten Zielsetzungen in Bezug auf die nachfolgenden Themenbereiche analysiert und beurteilt:

- Städtebauliches Gesamtkonzept und Integration, stadträumliche Qualitäten
- Volumen- und Nutzungsanordnung
- Gestaltung der Aussenräume und Funktionszuordnung
- Erschliessung und Parkierung, Anbindung an das umgebende Verkehrsnetz
- Etappierbarkeit und Schnittstellen zwischen den Grundeigentümern

Jedes der fünf Planungsteams erhielt, unter der Voraussetzung der Teilnahme an allen im Verfahren vorgesehenen Veranstaltungen und der Abgabe eines vollständigen Beitrags, eine feste Entschädigung von CHF 50'000.-- (exkl. MwSt.).

Während des Testplanungsverfahrens fanden eine Startveranstaltung mit Ortsbegehung und Besichtigung des Stadtmodells, eine Zwischenpräsentation und eine Schlusspräsentation statt.

- mündliche Ergänzung der zur Verfügung gestellten Informationen und Grundlagen
- Input von Seiten der Stadt Zug zu laufenden Planungen sowie gegebenen Rahmenbedingungen und Hintergründen
- gemeinsame Ortsbegehung

- Präsentation der Zwischenergebnisse der Teams
- Diskussion der Grundkonzepte der Teams (räumliche Strategien, Konzept- und Nutzungsansätze) im Dialog mit dem Begleitgremium
- Feedback zu den Zwischenergebnissen vom Begleitgremium an die Teams
- Formulieren der Ziele und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung durch das Begleitgremium

- Präsentation der Testplanungsbeiträge durch die Teilnehmenden
- Diskussion und Vergleich der Beiträge im Hinblick auf die Ausarbeitung eines gesamtheitlichen Konzepts und die entsprechenden Zielsetzungen
- anschliessende Analyse und Bewertung der Beiträge im Begleitgremium

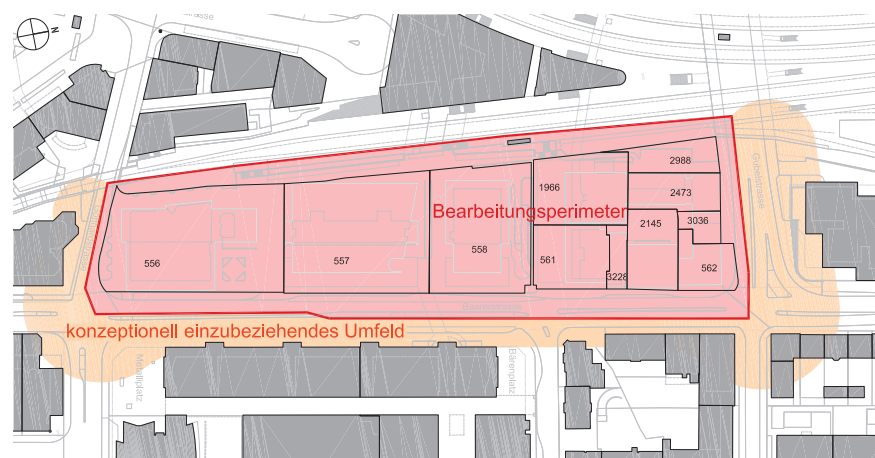
## Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

Von den Planungsteams wird ein interdisziplinäres Gesamtkonzept mit Angaben zu Städtebau und Architektur, Nutzung, Freiraum, Verkehr wie auch Etappierbarkeit und Wirtschaftlichkeit erwartet, das die Grundlage der anschliessenden Überarbeitung des Bebauungsplans bildet.

Das Gesamtkonzept soll geeignete Ansätze für die zukünftige Gebietsentwicklung gemäss der nachfolgend beschriebenen Entwicklungsvorstellungen und den vorgegebenen Randbedingungen aufzeigen. Es soll im Wesentlichen die Inhalte vermitteln, die für die Ausarbeitung eines zukunftsfähigen Bebauungsplans notwendig sind und als richtungsweisende Grundsätze für die weiteren Planungen dienen.

**Perimeter** Der Perimeter wird unterteilt in den engeren Bearbeitungsperimeter, für den die städtebaulichen Entwürfe erarbeitet werden sollen. Darüber hinaus sind Schnittstellen und Zusammenhänge der näheren Umgebung konzeptionell miteinzubeziehen. Dabei sind insbesondere zu nennen:

- stadträumliche Aufwertung Baarerstrasse
- stadträumliche Aufwertung der Kreuzung Gotthardstrasse / Baarerstrasse im Sinne eines Drehpunktes und Stadtplatzes
- stadträumliche Aufwertung der Kreuzung Gubelstrasse / Baarerstrasse als Scharnier zwischen der hochfrequentierten Gubelstrasse / Stadttunnel und der verkehrsberuhigten Baarerstrasse
- Verbindungen und Zugänge zur Metalli



Bearbeitungsperimeter und einzubeziehendes Umfeld

### Stadtraum und Städtebau

Von den Teilnehmenden soll für die Entwicklung des zentralen und für die Stadt Zug bedeutenden Gebiets als Auftakt am Bahnhof eine städtebauliche Vision aufgezeigt werden, die den Ansprüchen an ein zeitgemässes und zukunftsfähiges Stadtzentrum gerecht wird. Erwartet werden fundierte Aussagen zur stadträumlichen Einbindung, zur städtebaulichen Gesamtidee sowie zur Höhenentwicklung und Dichte des neuen Zentrums.

Innerhalb des Bearbeitungsperimeters kann über die Parzellengrenzen hinweg konzipiert werden. Die Gebietsaufteilung sollen in erster Linie aus städtebaulicher Sicht sinnvoll sein, dabei aber auch die Bedürfnisse der betroffenen Grundeigentümer berücksichtigen.



Als Richtgrösse für die städtebauliche Entwicklung gilt eine Ausnützungsziffer (AZ) von 3.6 über das gesamte Gebiet, ungeachtet der heute bestehenden Parzellengrenzen. Aus der Richtgrösse AZ 3.6 resultiert eine anrechenbare Geschossfläche von ca. 51'000 m<sup>2</sup> über das gesamte Gebiet.

**Nutzung**

Gemäss Hochhausleitbild und Masterplan Hochhäuser sind Gebäudehöhen von bis zu 100 m möglich, die Verdichtung muss jedoch hohen Qualitätsanforderungen genügen.

Angestrebt wird die Entwicklung eines lebendigen gemischt genutzten Zentrums. Mischnutzung impliziert dabei sowohl horizontale als auch vertikale Nutzungsmischung. Folgende Nutzungen werden als erwünscht bezeichnet:

**Nutzungsmass und -verteilung**

- mindestens 5'000 m<sup>2</sup> zusammenhängende Verkaufsfläche (Warenhaus)
- publikumsattraktive Nutzungen in den Erdgeschossen
- Mischnutzung Dienstleistung und Wohnen in den Obergeschossen

Die Untersuchung der optimalen Nutzungsverteilung bzw. -anordnung innerhalb des Perimeters ist ein zentraler Bestandteil der Testplanung. Sie soll sich, wie auch der städtebauliche Ansatz, nicht an den bestehenden Parzellen orientieren. Es werden folgende Richtwerte angestrebt:

- 30 - 50% Wohnen, 50 - 70% Dienstleistungen und Gewerbe
- Ausnahme ZGKB: 100% Dienstleistungen

Der öffentliche Raum nimmt innerhalb des Perimeters eine wesentliche Rolle ein. Als Schnittstelle zwischen Bahnhof und Zentrum der Stadt Zug muss seiner Entwicklung eine angemessene Bedeutung beigemessen werden. Der öffentliche Freiraum im Bebauungsplangebiet ist als attraktive Begegnungs- und Zirkulationsfläche zu gestalten, die hohen funktionalen wie auch atmosphärischen Anforderungen genügt. Angestrebt wird eine städtebauliche Auszeichnung des Ostzugangs zum Bahnhof, eine angemessene Form von städtischem Bahnhofplatz und eine Aufwertung der Verbindung Bahnhof - Metalli.

**Öffentlicher Raum**

Der Eintritt in das belebte Stadtzentrum soll durch eine klare Identität und deutliche Positionierung mit Wiedererkennungswert gewürdigt und gestalterisch umgesetzt werden. Der hochfrequentierte städtische Ort soll Qualitäten für den Aufenthalt von Ankommenden, Wartenden, Umsteigenden und sich Treffenden bieten.

**Ausseraumfunktionen:  
Repräsentation, Aufenthalt,  
Orientierung**

Durch seine Rolle als Umsteige-, Ankunfts- und Abfahrtsort wie auch durch die vorhandenen und künftigen publikumsorientierten Angebote und Nutzungen muss den betrieblichen und funktionalen Qualitäten des Raumes eine hohe Bedeutung beigemessen werden. Eine einfache und klare Orientierung und deren gute Lesbarkeit sowie eine benutzerfreundliche und behindertengerechte Organisation des Raumes sind in besonderem Mass zu gewährleisten. Der Einbezug von Grünstrukturen in die Gestaltung wird freigestellt, ist jedoch erwünscht. Erwartet wird eine Auseinandersetzung mit den Themen Raumbildung, Beschattung und Gestaltungsqualitäten.

## Erschliessung und Anlieferung

Die Baarerstrasse wird künftig als Erschliessungsstrasse klassiert und muss auch weiterhin in beide Richtungen befahrbar sein. Für die Testplanung ist grundsätzlich von der zukünftigen Situation mit dem Stadttunnel auszugehen. Die Gestaltung des Strassenraums soll eine hohe Attraktivität und Aufenthaltsqualität für den Langsamverkehr aufweisen.

Das gesamte Gebiet ist aufgrund seiner zentralen Funktion im Langsamverkehrsnetz der Stadt Zug fussgängerfreundlich mit einer hohen Durchlässigkeit zu gestalten. Den Hauptbeziehungen Bahnhof – Metalli, Baarerstrasse Nord – Süd und Gubelstrasse – Gotthardstrasse sind prioritär zu behandeln. Eine mobilitätsbehindertengerechte Planung wird vorausgesetzt.

Zur Erschliessung des Bahnhofs sollen auf dessen Ostseite rund 350-400 Abstellplätze für Velos angeboten und soweit möglich auf der Parzelle der SBB entlang bzw. unter dem Perron untergebracht werden. Für die geplanten Nutzungen innerhalb des Perimeters sind genügend Veloabstellplätze aufzuzeigen.

Für die vorgesehenen Nutzungen im Perimeter sind total 430 Parkfelder unterirdisch in einer möglichst zusammenhängenden Garagierung einzuplanen. Auf eine oberirdische Parkierung ist zu verzichten. Für den Güterumschlag sollen an geeigneten Orten wenige Parkfelder vorgesehen werden.

## Etappierbarkeit und Wirtschaftlichkeit

Aufgrund der zeitlich wie auch im Grundsatz divergierenden Interessenslagen der betroffenen Grundeigentümer ist eine sinnvolle Etappierbarkeit der vorgeschlagenen Konzepte von zentraler Bedeutung.

Allgemein bestehen zwischen den Grundeigentümern im nördlichen Teil des Perimeters grössere Abhängigkeiten, während im südlichen Teil mehr Flexibilität gegeben ist. Im nördlichen Teil ist insbesondere der früher zu erwartende Handlungsbedarf der ASSETIMMO (Glashof, Parzelle 561) gegeben.

Die Konzepte sollen jedoch insgesamt eine möglichst rasche und unabhängige Realisierung von einzelnen Teilräumen gewährleisten und zugleich eine entsprechende Rücksichtnahme auf den gegebenen Bestand gewährleisten. Anhand von Entwicklungsszenarien soll die Etappierung mit Zwischenständen in den Plänen wie auch im Modell aufgezeigt werden.

Hinsichtlich des Handlungsbedarfs der verschiedenen Grundeigentümer ist folgender Zeithorizont zu erwarten:

<b>Parz. Nr.</b>	<b>Grundeigentümer</b>	<b>Zeithorizont</b>
556	Zuger Pensionskasse	> 15 Jahre
558	Zuger Kantonalbank	0 - 5 Jahre
557	Migros-Pensionskasse	8 - 15 Jahre
1966	Gimmenen Hof AG	5 - 10 Jahre
561	Assetimmo	0 - 5 Jahre
3228	Stockwerkeigent. Baarerstr.45	0 - 30 Jahre
2998	Stadt Zug	0 - 30 Jahre
2145	Migros-Pensionskasse	5 - 10 Jahre
562, 3036, 2473	WIAG	15 - 30 Jahre



Angemessene wirtschaftliche Perspektiven sind eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung des Gebiets. Im Rahmen des Testplanungsverfahrens sollen den einzelnen betroffenen Grundeigentümern bzw. künftigen Investoren die Immobilienpotenziale und Rentabilitäts-Aussichten in Form von Flächennachweisen und entsprechenden Kennziffern aufgezeigt werden.

Zur Sicherstellung einer gerechten Behandlung aller Grundeigentümer wird im Vorfeld zur Testplanung die anteilmässigen Anrechte auf Geschossfläche pro Grundeigentümer verhandelt und gemeinsam festgelegt. Die Berechnung erfolgte über die heutigen Parzellenflächen und mehr oder weniger grosse Zuschläge auf die gültige AZ im Sinne einer ausgleichenden Gerechtigkeit.

## Beurteilung und Empfehlung

Die Konzepte wurden im Rahmen der Schlusspräsentation eingehend in mehreren Durchgängen diskutiert, im Stadtmodell geprüft und hinsichtlich der im Programm formulierten Kriterien im Quervergleich gegenübergestellt.

Nachfolgend wird die Diskussion der Beiträge zusammenfassend wiedergegeben:

**Team Bachelard Wagner** Der Beitrag wurde diskutiert als Komposition, die in sich spielt und weitgehend auf städtebauliche Akzentuierungen verzichtet. Einerseits besticht die ungezwungene und informelle Lockerheit, andererseits bleiben einige Fragen offen: Ist die stadträumliche Einbindung genügend gewährleistet? Ist es trotz Orientierungssystem entlang dem Bahndamm richtig, die Bauten vor die Bahnunterführungen zu stellen? Anhand dieses Beitrags wurde ausserdem grundsätzlich die Frage nach Konzentrierung im Gegensatz zu Verteilung von öffentlichem Leben auf dem Areal diskutiert.

**Team Adrian Streich** Die Entwicklung des städtebaulichen Musters in der zweiten Bearbeitungsphase wurde positiv gewürdigt. Die verbindenden Plätze bzw. die Durchlässigkeit durch das gesamte Gebiet auf der Erdgeschossenebene, wo sich alles öffentliche Leben inkl. Anlieferung und Gebietserschliessung abspielt, scheint eine reizvolle Argumentation für das gewählte Konzept. Ob die höheren Ziele bezüglich Belebung und Koexistenz flächendeckend erreicht werden können, konnte noch nicht abschliessend plausibel gemacht werden. Die Volumen und Höhenentwicklung wurden als sehr stimmig und spannungsvoll angesehen.

**Team Jean-Pierre Dürig** Der Beitrag wurde als Ensemble und Gesamtlösung inkl. der Bahnbauten und -infrastrukturen gelesen. Auch der Aussenraum und letztlich die Typologie leiten sich aus den Bahnunterführungen ab, aus welchen eine Geometrie der Schrägen entwickelt wurde. Die funktionalen Grundsätze, auf denen die Gestaltung aufbaut, machen den Entwurf zu einem sehr ortsspezifischen Ansatz, der lokale Gegebenheiten aufnimmt und umsetzt. Die Ordnungsprinzipien lassen die Erkennbarkeit von Hierarchien im öffentlichen Raum jedoch vermissen. Der Wertausgleich zwischen den verschiedenen Grundeigentümern würde hier etwas grössere Herausforderungen stellen.

**Team Kollhoff** Der Ansatz wurde intensiv bezüglich seiner Ideologie, seiner Formensprache wie auch bezüglich dem Grundprinzip Blockrand im Zusammenhang mit den gegebenen Platzverhältnissen diskutiert. Die Tatsache, dass der Ansatz im Vergleich zu den anderen Beiträgen am meisten Fläche für die Bebauung konsumiert und der geforderte Wohnanteil nicht erreicht ist, wurde zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich der entstehenden Konzentration von Öffentlichkeit an einem begrenzten Ort und der Differenzierung von Freiraum in unterschiedliche Öffentlichkeits- und Privatheitsgrade wurde jedoch als spannungsvoll und reizvoll gewertet.

Das städtebauliche Konzept wurde als stimmige Ergänzung des bestehenden Stadtkörpers empfunden. Im Aussenraum überzeugt die bahnseitige Gasse, die deutlich freigespielt wurde, jedoch nicht den Anspruch erhebt, besonders belebt oder mit Angeboten ausgestattet zu sein. Die Autonomie des freigestellten Bahndamms wirkte selbstverständlich und überzeugt. Auch der zentrale Bahnhofplatz bildete ein angenehmes Scharnier zwischen Bahnhof und Baarerstrasse. Die etappenweise Realisierbarkeit inkl. der Erschliessung wurde als positiv zur Kenntnis genommen. Noch kritisiert wurde die schwache Akzentuierung in der Höhenentwicklung.

**Team Güller Güller**

Nach eingehender Diskussion entschied das Gremium einschliesslich der Grundeigentümer einstimmig, eine Weiterbearbeitung des Projektes von Team Güller Güller in Auftrag zu geben. Der Beitrag wurde als beste planerische Grundlage für etappenweise entstehende und noch unbekannt e Architekturen gewertet. Er organisiert die komplexen Anforderungen in einem einfachen Grundmuster, das im Bauwerk «Bahndamm» die Geometrie der Bahn, im Bauwerk «Baarerstrasse» die Geometrie der Stadt aufnimmt und den Differenzraum als Park und Verteiler der Ströme definiert.

**Empfehlung des Begleitgremiums**

Für die Weiterbearbeitung wird das Team mit zusätzlichen CHF 30'000 inkl. MwSt. entschädigt.

## Auftrag zur Weiterbearbeitung

- Volumen und Gebäudehöhe** Die Volumen- und Höhenentwicklung über das gesamte Gebiet erschien noch etwas zu wenig akzentuiert. Das Verhältnis zwischen Sockel und Türmen und die Differenzierung in der räumlichen Anordnung ist nochmals zu vertiefen. Das Begleitgremium erwartet verschiedene volumetrische Lösungen mit akzentuierter Höhe.
- Typologien** Hinsichtlich der Überarbeitung des Bebauungsplans gilt es, die typologischen Festlegungen zu definieren, die es braucht, um den Konzeptgedanken zu sichern. Dazu soll die Basis des Vorschlags pointiert festgehalten werden.
- Architektonischer Ausdruck** Um das künftige Bild am Bahnhof Zug weiter auszuloten, ist in einer nächsten Phase eine Diskussion über die Fassaden und den architektonischen Ausdruck zu führen. Ziel ist es, den Zusammenhalt im Areal mit der zu erwartenden Heterogenität durch die individuellen Entwicklungsschritte in einen Dialog zu bringen. Es gilt, Fragen nach dem erforderlichen Mass an Homogenität in der Architektursprache bzw. dem Zusammenbinden des Gebiets trotz unterschiedlicher Architekturen zu beantworten.
- Etappierung** Die Etappierung mit den jeweiligen Auswirkungen im Aussenraum, für die Erschliessung, für den alten Gebäudebestand etc. ist im Detail aufzuzeigen. Insbesondere soll ausgelotet werden, ob und wie konkret das nördlichste Volumen in mehreren Etappen mit möglichst grosser Flexibilität für die einzelnen Grundeigentümer erstellt werden kann.
- Freiraumkonzept** Der Aussenraum soll an diesem sehr dicht bebauten Ort eine grössere Bedeutung erhalten. Die Freiraumkonzeption ist im Sinne des Gesamtkonzepts konkret aufzuzeigen und zu akzentuieren für die Passanten, die erholungssuchenden Arbeitenden und die Bewohner.

## Weiterbearbeitung und planerische Umsetzung

Eine Delegation des Gremiums hat die Weiterbearbeitungsphase begleitet. Der Delegation gehörten an:

### Phase Weiterbearbeitung

- Adrian Meyer
- Christian Hönger
- Yvonne Rudolf
- Beat Aeberhard
- Ute Schneider / Anouk Kuitenbrouwer
- Oscar Merlo
- Claudius Berchtold
- metron

Während der Weiterbearbeitungsphase erfolgten mehrere Besprechungen mit den verschiedenen Akteuren. Aufgrund der unterschiedlichen Realisierungshorizonte der einzelnen Grundeigentümer sowie dem Ausstieg der Stockwerkeigentümer-schaft aus dem Projekt entstanden zeitliche Verzögerungen und schliesslich veränderte Rahmenbedingungen. So war im Rahmen der Weiterbearbeitung die unabhängige Entwicklung der einzelnen Parzellen aufzuzeigen.

Aus diesen Gründen gestaltete sich der Zeitplan für die Weiterbearbeitung des Siegerprojektes folgendermassen:

- Weiterbearbeitung des Projektes durch die Verfasser Juni 2012 - Sept. 2014
- Schlussbesprechung mit dem Gremium 26. November 2014

Für die Ausarbeitung des Bebauungsplans auf Grundlage der Testplanung werden 6 Monate Bearbeitungszeit veranschlagt. Die Bearbeitungszeit hängt vor allem davon ab, wie schnell sich die Stadt sowie die involvierten Grundeigentümer auf die im Bebauungsplan zu regelnden Punkte einigen können. Der zeitliche Ablauf wird wie folgt eingeschätzt:

### Bebauungsplanverfahren

- Erarbeitung Bebauungsplan durch die Stadtplanung 1. - 2. Quartal 2015
- Einreichung zur Vorprüfung an den Stadtrat 3. Quartal 2015
- 1. Lesung Grosser Gemeinderat (GGR) 1. Quartal 2016
- Genehmigung Regierungsrat 3. Quartal 2016

Nach erfolgreicher 1. Lesung im Grossen Gemeinderat und Abschluss der 1. öffentlichen Auflage kann die politische Realisierbarkeit des Bebauungsplans gut abgeschätzt werden. Dies ist der früheste Zeitpunkt um ein Baugesuch einzureichen. Die Bearbeitung desselben erfolgt parallel zur Festsetzung des Bebauungsplans. Die Baubewilligung kann dadurch gleichzeitig mit der Genehmigung des Bebauungsplans durch den Regierungsrat erfolgen.



## Testplanungsbeiträge

Den Teams wird für die überzeugenden Projektvorschläge zur künftigen Entwicklung des Bahnhofsgbietes Zug und die konstruktive Umsetzung der Kritik innerhalb des Dialogverfahrens vom gesamten Gremium herzlich gedankt.

Die Konzeptansätze ermöglichten eine äusserst wertvolle Diskussion der gewünschten Entwicklungen am Bahnhof Zug, der gegebenen Rahmenbedingungen und der Auswirkungen von zum Teil noch ungeklärten Einflussbereichen.

Die dargestellten Inhalte der vier Projektvorschläge sowie das durch Güller Güller und SLIK Architekten überarbeitete Projekt sind auf den folgenden Seiten zusammenfassend in Bild und Text beschrieben.

## Team Kollhoff

### Verfasser

Atelier Prof.  
Hans Kollhoff GmbH  
Zug

### Mitarbeit

Hans Kollhoff  
Anna v. Knobloch  
Roman Vesely  
Dominik Arni



Visualisierung geplante Bebauung und neuer Bahnhofplatz

### Städtebauliches Konzept

Die Verfasser operieren konsequent mit einer in sich geschlossenen Typologie: Blockrand – Turm – Kolonnade – städtischer Platz – Walmdach – Traufkante – Luke – Parzelle etc.

Das dabei entstehende Stadtquartier hat Kraft und Prägnanz, nicht zuletzt auch durch seine volumetrische Durchbildung mit liegenden und stehenden Volumina.

Kritisch wird das Konzept auf zwei Ebenen beurteilt:

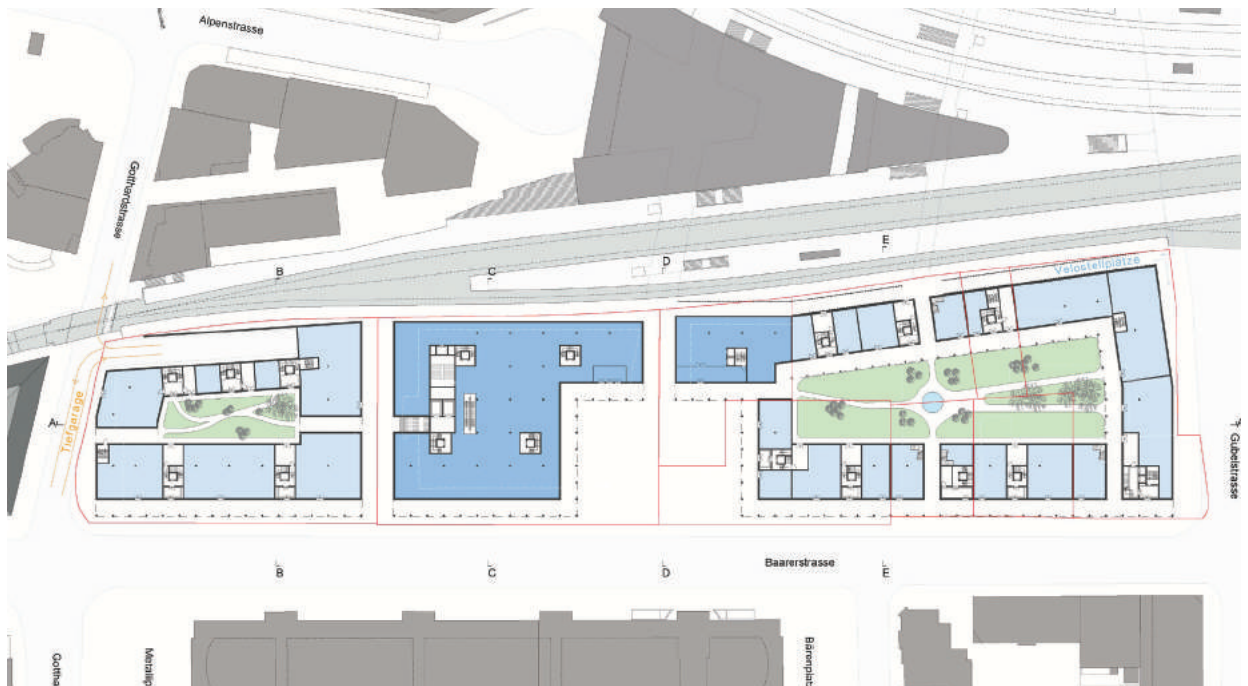
Die Bank im mächtigen Turm wirkt nach Auffassung des Beurteilungsgremiums im Stadtraum überpräsent. Zum Zweiten scheint der räumliche und „topographische“ Übergang zwischen der gesamten Gebäudefigur und dem höhergelegenen Bahntrasse nicht wirklich thematisiert und lässt Fragen in Bezug auf die Allseitigkeit der Blockrandfiguren offen. Die ohnehin kritische Tiefe der Parzelle würde bei einem allfälligen Abrücken der Volumina gegenüber den Gleisen zu einem Konflikt führen mit der vorgeschlagenen und notwendigen Tiefe der Höfe.



## Öffentlicher Raum

Quer zur städtebaulich aufgewerteten Baarerstrasse entsteht ein städtischer Platz als Eingang zum Bahnhof. Dieser Platz korrespondiert über die Diagonale mit dem Bärenplatz, auf den wiederum ein zweiter Turm axial reagiert. So entsteht eine schöne, heute fehlende, räumliche Verknüpfung durch Längs- und Querbezug zwischen Bahnbereich und Metalli.

Situation



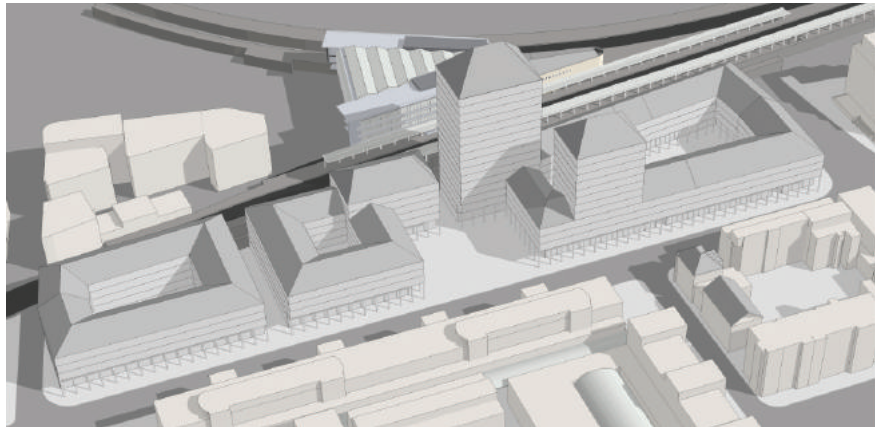
### **Etapmierbarkeit und Wirtschaftlichkeit**

Die vorgeschlagene Parzellierung, die sich in Teilen auf die vorhandene Situation stützt, scheint schlüssig. Die mächtigen, zweigeschossigen Kolonnaden sind in ihrer stadträumlichen Kraft zusätzlich aufgeladen durch die Adressbildung der Wohnungen und Büros. Ausnützung und Kennzahlen der Ökonomie sind im Rahmen der Vorstellung der Auslober – Parkplätze sind darüber hinaus des Guten zu viel.

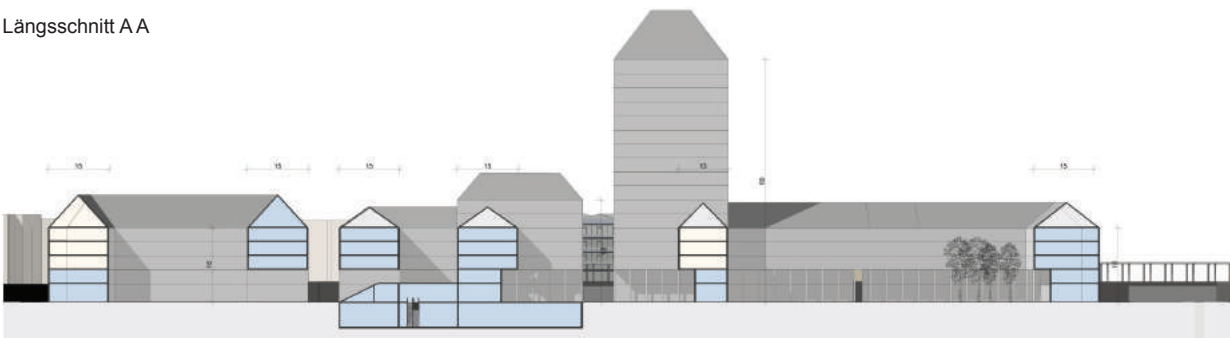
### **Gesamtwürdigung**

Das Beurteilungsgremium stellt zusammenfassend fest, dass die Arbeit nicht ohne die vorgeschlagene, klare Typologie eines architektonischen Projekts verstanden werden kann. Auf dieser Ebene und der daraus resultierenden Hinwendung zum Konkreten, zum Städtischen, wird das Konzept als Beitrag über den Ort hinaus ausdrücklich gewürdigt.

Situation im 3D-Modell



Längsschnitt A A



Etap pierung



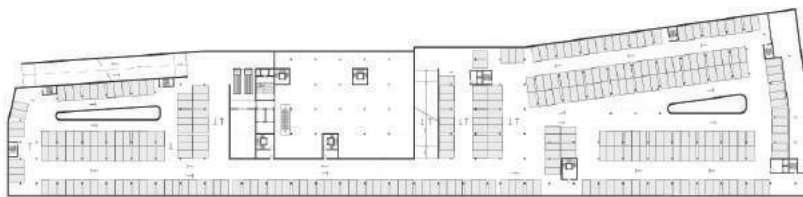
0 - 5 Jahre



5 - 10 Jahre

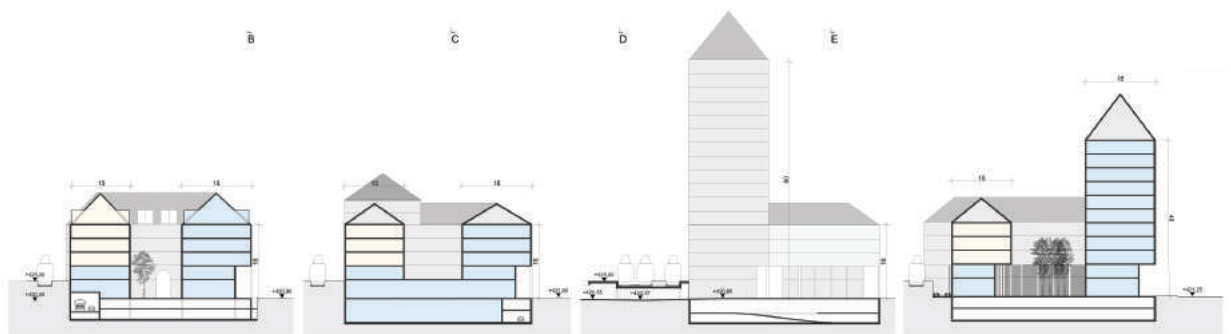
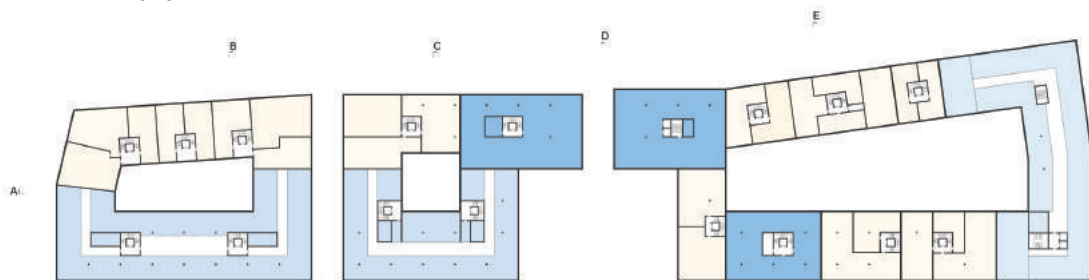


8 - 15 Jahre



15 - 30 Jahre

Grundriss Regelgeschoss



Querschnitte

BB

CC

DD

EE

## Team Bachelard Wagner

### Verfasser

Bachelard Wagner Architekten  
Basel

### Mitarbeit

Anne Marie Wagner  
Cedric Bachelard  
Baharak Tajbakhsh  
Julia Brandenburg  
Tilman Glatz

### Verkehrsplanung

Rapp Infra AG  
Basel



Querschnitt

### Städtebauliches Konzept

Die Projektverfassenden betrachten den Projektperimeter als eine von der Baarerstrasse bis zum Bahndamm reichende, städtische „Spange“, die gestalterisch als Einheit behandelt wird. Fünf grossmassstäbliche Volumen von ähnlicher Körnung besetzen das ganze Untersuchungsgelände. Die Gebäude bestehen durchwegs aus einem fünfgeschossigen Sockelbau und einem darüber emporragenden fünf- bis neugeschossigen Turmbau. Diese Hochpunkte sind jeweils versetzt situiert, so dass ein rhythmisches Spiel entsteht, welches in der Höhenentwicklung im mittleren Bereich der Anlage in einem knapp 60 Meter hohen Hochhaus kulminiert. In der Stadtsilhouette entsteht somit eine durchaus schlüssige Akzentuierung und Markierung der Zuger Innenstadt. Die Sockelbauten nehmen auf Strassenebene mit zweigeschossigen Rücksprüngen auf jeweils unterschiedlichen Seiten und in unterschiedlicher Tiefe das an der Baarerstrasse bereits existierende Thema der Arkaden auf und transformieren dies, so dass die Baukörper insgesamt als formalabstrakte, skulpturale Objekte in Erscheinung treten. Zusätzlich akzentuiert ein Abrücken des mittleren Baus von der Baarerstrasse den ungezwungenen und informellen Charakter der Komposition.

Die typologische Ausformulierung des Projekts erreicht einen Detaillierungsgrad, der über die angestrebte Flughöhe hinaus geht. Sämtliche Regelgeschosse sind detailliert und architektonisch auf hohem Niveau durchgearbeitet. Insbesondere zur Thematik des Wohnens im Turm wird eine spannende Bandbreite an unterschiedlichen Wohntypologien dargelegt. Mit einem geschickten Baukasten von verschiedenen Typen wird eine Vielfalt vorgeschlagen, die auf immanente Fragestellungen wie Privatheit, Individualität, Orientierung und Aussenraumbezug überzeugende Antworten liefert.

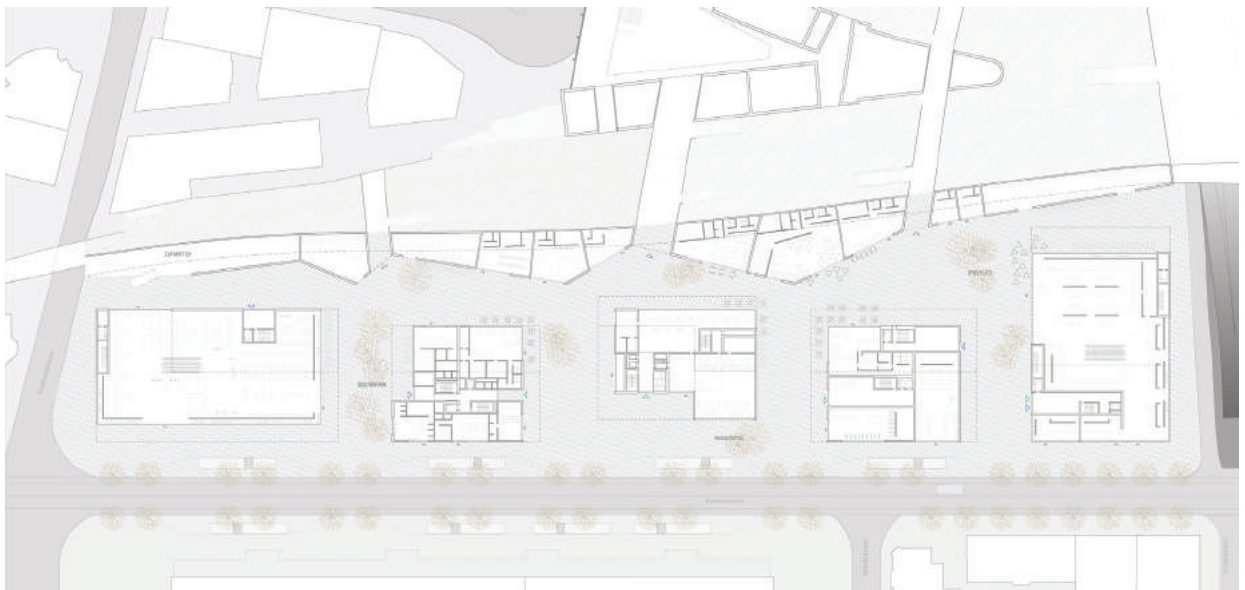
## Öffentlicher Raum

Als Klammer für den öffentlichen städtischen Raum der „Spange“ fungiert zum einen die als Boulevard umgestaltete Baarerstrasse und zum andern der erweiterte Bahndamm. Den Aussenraum behandeln die Projektverfassenden mit einer durchgehend gleichförmigen Gestaltung. Diese Absicht schlägt sich auch in der Nutzung nieder, indem explizit keine Hinterseiten geschaffen und in sämtlichen Erdgeschossen kommerzielle Nutzungen angeboten werden. Kongruent erfolgt die Erschliessung sämtlicher Baukörper von jeweils unterschiedlichen Seiten. Dadurch entsteht eine optimale Entflechtung der einzelnen Nutzungen und eine klare, wenn auch im Einzelfall mitunter weniger offensichtliche Adressbildung.

Die maximale Durchwegung und Aktivierung des Erdgeschosses findet auch im Bahndamm eine interessante Antwort: Dieser wird mit einer raumbildenden, mehrfach geknickten Schicht erweitert, die weitere kommerzielle und auch infrastrukturelle Nutzungen wie Velostation oder die Garagenzufahrt beherbergt. Letztere erschliesst eine zusammenhängende unterirdische Parkieranlage ab der Gotthardstrasse. Die Anlieferung findet ebenfalls rückwärtig über die Gotthardstrasse entlang der Gleise statt.

Die Platzierung der Gebäudevolumen jeweils direkt vor den Bahnunterführungen wird kontrovers diskutiert. Ob sich dadurch das gewünschte übersichtliche Orientierungssystem schaffen lässt, bleibt dahingestellt. Jedenfalls wird die zusätzliche dritte Unterführung im Süden weder von der Stadt als nötig erachtet, noch wird sie im Projektvorschlag hinlänglich plausibilisiert. Sie endet in einem engen, unattraktiven Hinterhof.

Situation





### **Etapmierbarkeit und Wirtschaftlichkeit**

Die Projektverfassenden erwarten eine Realisierung in grundsätzlich zwei Etappen. In einem ersten Schritt sollen drei Neubauten auf dem mittleren Abschnitt des Perimeters realisiert werden. Zu einem späteren Zeitpunkt könnten zwei weitere Baukörper an den Arealenden realisiert werden. Der Projektvorschlag bedingt eine Neuordnung der Parzellen und eine Umverteilung der Eigentumsverhältnisse, was die Realisierbarkeit deutlich erschwert.

Hinsichtlich Wirtschaftlichkeit resultiert im Verhältnis von Volumen zu Geschossfläche ein Wert, der im Quervergleich aller Projektentwürfe als deutlich schlechtester dasteht.

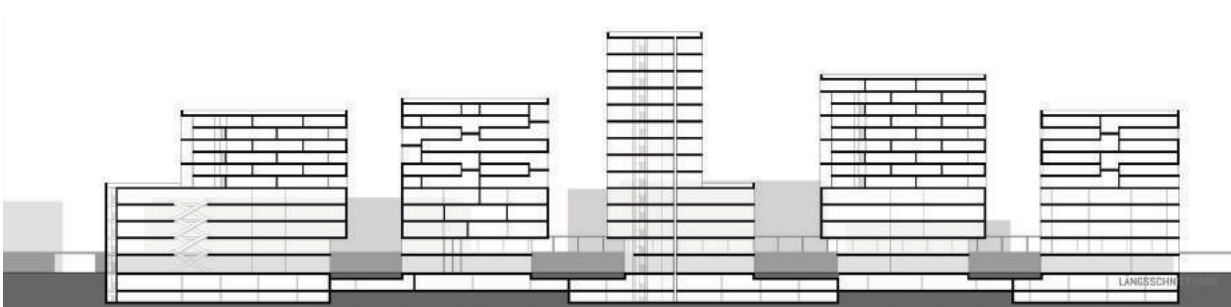
### **Gesamtwürdigung**

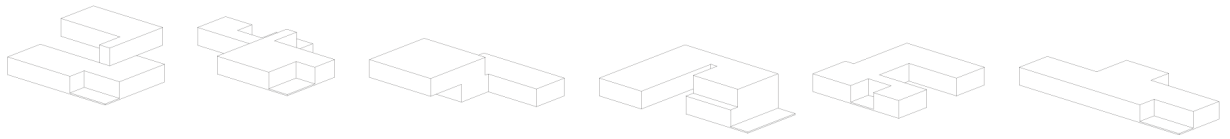
Insgesamt ist den Projektverfassenden ein wertvoller Diskussionsbeitrag gelungen, der sich insbesondere hinsichtlich der sorgfältigen Ausformulierung von unterschiedlichen Nutzungstypologien auszeichnet. Städtebaulich vermag der Vorschlag jedoch trotz interessanter Elemente nicht zu überzeugen; zu diffus ist die Ausformulierung der öffentlichen Räume. Die formale Verunklärung entscheidender Gestaltungsprinzipien mündet letztlich in ein wenig identitätsstiftendes Gesamtkonzept, das eine gewisse Austauschbarkeit und Beliebigkeit nicht kaschieren kann. Was die gewünschte, in Teilen zügige und insbesondere möglichst flexible Umsetzung des Entwurfs betrifft, bestehen aufgrund der notwendigen umfangreichen Arrondierungen Zweifel.

Einbindung in die Umgebung



Längsschnitt





«Wohnen im Turm» Typologien und Grundrisse

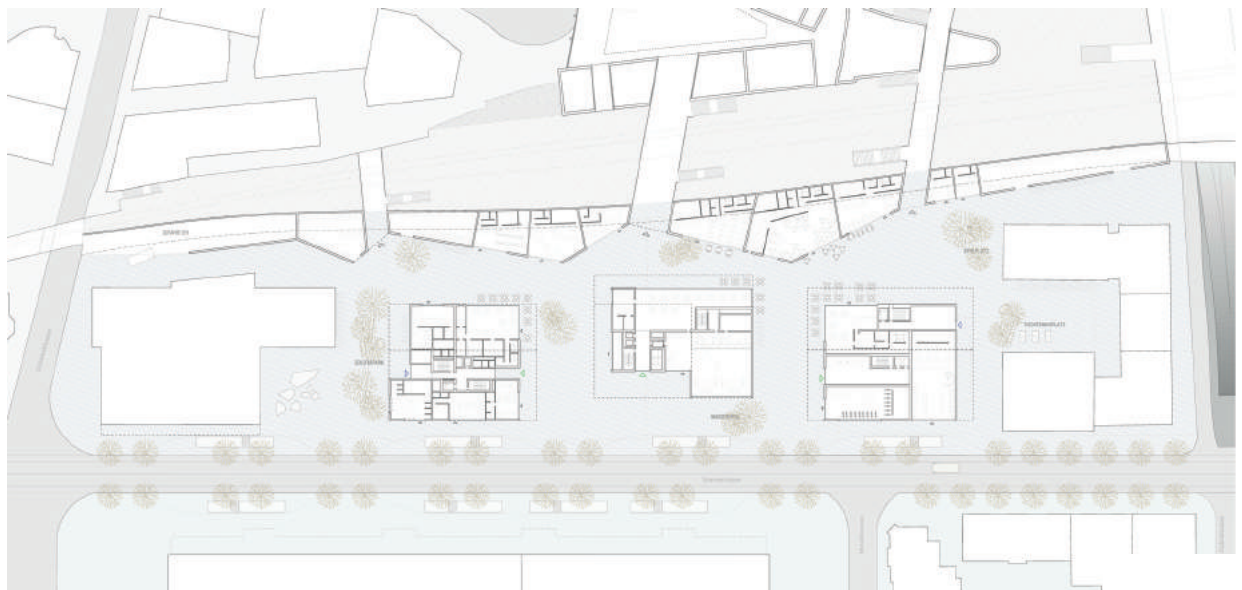


2. - 4. Obergeschosse



5. - IX. Obergeschosse

Situation Etappe 1



## Team Adrian Streich

### Verfasser

Adrian Streich Architekten AG  
Zürich

### Mitarbeit

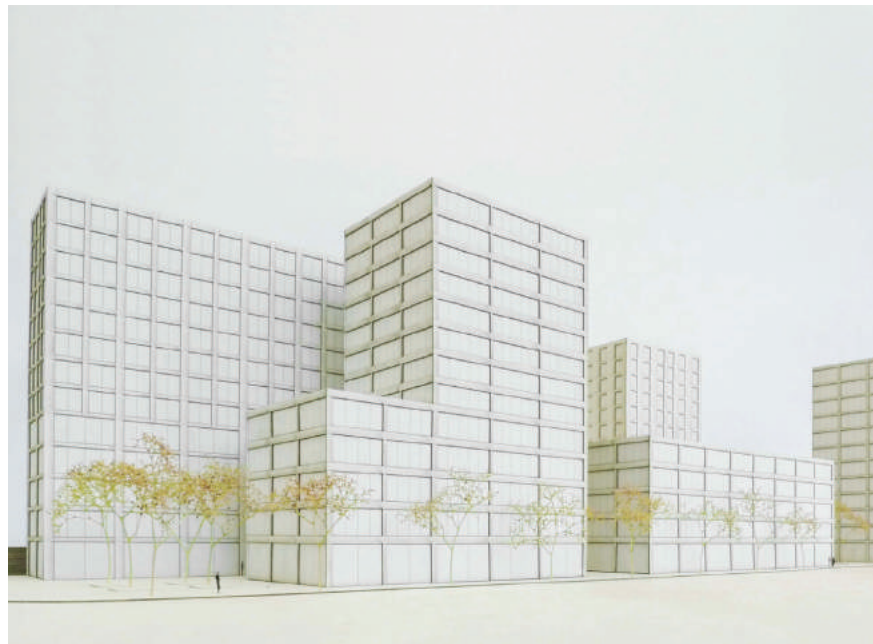
Adrian Streich  
Andreas Fankhauser  
Tobias Lindenmann  
Simona Zimmermann

### Landschaftsarchitektur

Schweingruber Zulauf  
Landschaftsarchitekten  
Zürich

### Verkehrsplanung

IBV Hüsler AG  
Zürich



Visualisierung Fassaden Baarerstrasse

### Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept fusst auf sich ergänzenden Analysen und Vorarbeiten: Die heutige städtebauliche Situation der Einkaufspassagen, welche den städtischen Druck an der Baarerstrasse abziehen, wird als Defizit erkannt. Unterstützend werden die heutigen Fussgängerströme gemessen und interpretiert. Zudem wird die heutige Massenverteilung und Parzellierung genau analysiert.

Als Synthese wird ein schlüssiges Gesamtkonzept vorgelegt, welches auf einem bewussten Gleichgewicht von Figur und Grund im Grundriss basiert, indem 8 Gebäude und 5 Plätze – ein zentraler Bahnhofplatz, zwei im Gewebe liegende Quartierplätze, zwei Stadtplätze und zusätzlich die verbindende, geschichtlich hergeleitete Kirchgasse angeboten werden. Die Plätze sind als Vernetzer im Stadtgewebe eingesetzt, sie verbinden sich mit den bestehenden Kreuzungen sowie den Bahnzugängen und stellen Analogien her zu den bestehenden Plätzen Metall- und Bärenplatz. Die Qualität von Figur und Grund ist auch dreidimensional verstanden, indem sich die auf die Stadttraufe von 19 Metern beziehenden Sockelvolumen, die Höhe der Türme von 43 Metern und die dazwischen liegenden Leerräume inklusive des Hohlraumes der 10Meter breiten Kirchgasse plastisch ausgewogen und gleichgewichtig verzahnen.

Als Fundament der so bezeichneten Fussgängerperspektive wird für die plastische Komposition eine durchgängige Stadtebene etabliert, welche mit einer eher kleinteiligen, alltagstauglichen Verkaufsstruktur und der Koexistenz von Fussgängern, Ladeneingängen, Wohnungszugängen, Velofahrern und der Idee eines Wohnmarktes den städtischen Puls bewusst erhöht. Das städtebauliche Konzept ist sehr konzis, es stellen sich aber trotzdem kritische Fragen: Kann der



städtische Druck mit der Parallelität von Baarerstrasse, Kirschgasse und Veloweg aufrecht erhalten werden? Warum folgt die Geometrie der Bebauung genau dem Verlauf des Bahndamms, wie räumlich attraktiv ist die schmale Fuge zwischen Bebauung und Damm beziehungsweise verbindet sich die Volumetrie von Damm und Bebauung damit ungewollt?

Die angestrebte Dichte einer AZ von 3.7 mit den angebotenen Erhöhungen erzeugt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Fussabdrücken der Gebäude, öffentlicher Stadtfläche und genügenden Durchwegungen. Die Nutzungsdisposition ist einfach und schlüssig: Im Untergeschoss 1 ist eine durchgängige Parkierung angedacht und im Untergeschoss 2 die Keller- und Technikräume. Auf dem Stadtniveau werden eher kleinteilige Ladenstrukturen angeboten. In den Obergeschossen Dienstleistungsnutzungen. Oberhalb des Stadthorizonts von 19 Metern sind über die Distanz schon lärmgeschützte, vorwiegend übereck angelegte Wohnungen mit Diagonalausblicken bis auf die durchgängige Höhe von 43 Metern vorgesehen. Die wichtige Ebene von 19 Metern wird als Dachgarten vorgeschlagen, wobei die Nutzungen im Obergeschoss 5 (noch) nicht auf die Anforderung reagieren.

Situation



## Öffentlicher Raum

Das präzise Aufsetzen der acht Volumen auf einem sehr wertigen Stadtteppich in Naturstein mit einer sinnigen und sinnlichen Wasserführung als städtische Unterlage der gesamten Planung ist sehr stimmig.

Im Sinne der angesprochenen Koexistenz werden die Verkehrsträger Fahrrad und Bahn schlüssig auf beziehungsweise im Damm vorgesehen. Die Gestaltung der Aussenräume der Stadtebene mit Plätzen und Kirschgasse sowie der Dachgärten ist stimmig. Sinnvoll und geradezu eine Bedingung stellt die Allseitigkeit der Objekte im Erdgeschoss dar. Hier stellen sich wiederum grundsätzliche Fragen: Funktionieren Läden in Realität allseitig oder weisen sie weniger öffentliche Backoffices auf, welche die allseitige Ausrichtung mindestens gefährden? Die volumetrische Ausprägung der Gebäude ist konzeptionell sehr hart gehalten. Mittel zur Gliederung des Erdgeschosses wie Arkaden, Ausstülpungen, Einstülpungen, Eingänge oder Vordächer bleiben ausgeklammert. Ob die Radikalität der Haltung angesichts der Ansprüche gehalten werden kann, bleibt fraglich. Ob zusätzlich mit der zwar konsequenten Strenge die erhoffte atmosphärische Dichte für den Fussgänger eingelöst werden kann, ist kaum zu erwarten. Ob bei den sehr öffentlichen Quartierplätzen ein halböffentliches bis privates Leben mit einem gewissen Intimitätsanspruch entstehen kann, ist nicht naheliegend.

Das Planungsgebiet wird konsequent und einfach über die etablierte Stadtebene erschlossen. Mit dem Konzept der acht Häuser ergibt sich eine klare Orientierung und Identifikationsmöglichkeit mit einzelnen Bestandteilen des Konzepts, wie z.B. einem bestimmten Haus.

Die Wohnungszugänge sind konsequent von der Kirschgasse her erschlossen, die Läden allseitig beziehungsweise von den Plätzen her. Die in die Gebäude integrierten Abfahrten in die Tiefgarage belasten sinnvollerweise die Stadtebene überhaupt nicht. Die hintere Gasse als Veloverkehrsachse wird mit 3 Metern Breite als räumlich und funktional zu schmal bewertet. Das Fehlen einer Arkade auf der Seite Baarerstrasse oder sogar an der Kirschgasse ist der Konsequenz der harten Volumetrien geschuldet, gäbe aber als gedeckte Erschliessung für Fussgänger funktional Sinn. Der auf vielen Ebenen bewusst intelligent-pragmatische Beitrag bleibt auf der Ebene des Erdgeschosses zu idealistisch. Ob die gewollte Koexistenz von Fussgängern und Anlieferung mit Lastwagen eine gewisse Unfallgefahr darstellt, ist schwer zu beurteilen.

Ansicht Baarerstrasse



Grundriss Erdgeschoss



Grundriss UG, Tiefgarage



### **Etapmierbarkeit und Wirtschaftlichkeit**

Sehr konsequent wird an der Lage der Eigentümer und der heutigen Parzellierung festgehalten. Die Aufteilung der Masse beziehungsweise Nutzflächen auf 8 Häuser bietet die Flexibilität in der Etmappierung wunschgemäss an. Mit der durchgängigen Tiefgarage im UG 1 und der Auslagerung der Keller und Technik ins UG 2 ist auch die Parkierung flexibel, wobei auf einem Platz jeweils eine temporäre Rampe positioniert werden müsste. Mit der Variation der Fassadengitterstruktur wird eine gewisse Autonomie der möglichen Architektursprachen minimal angedeutet. Ob bei grösseren Differenzen der Sprachen die überzeugende Homogenität des Leer- raumes noch lesbar bleibt, müsste genau untersucht werden.

### **Gesamtwürdigung**

Das Projekt leistet einen intelligenten und wertvollen Beitrag zur Planung dieses Ortes, zur Entwicklung eines reifen Gestaltungsplanes und hat sich in der Mas- senverteilung seit der ersten Kritik stark verbessert. Die fundierten Analysen, die sensible dreidimensionale Artikulation von Masse und Leere und die klaren Vor- stellungen zur Umgebungs- und Platzgestaltung zeugen von einer sensiblen städ- tebaulicher Kompetenz, für die wir zu grossem Dank verpflichtet sind.

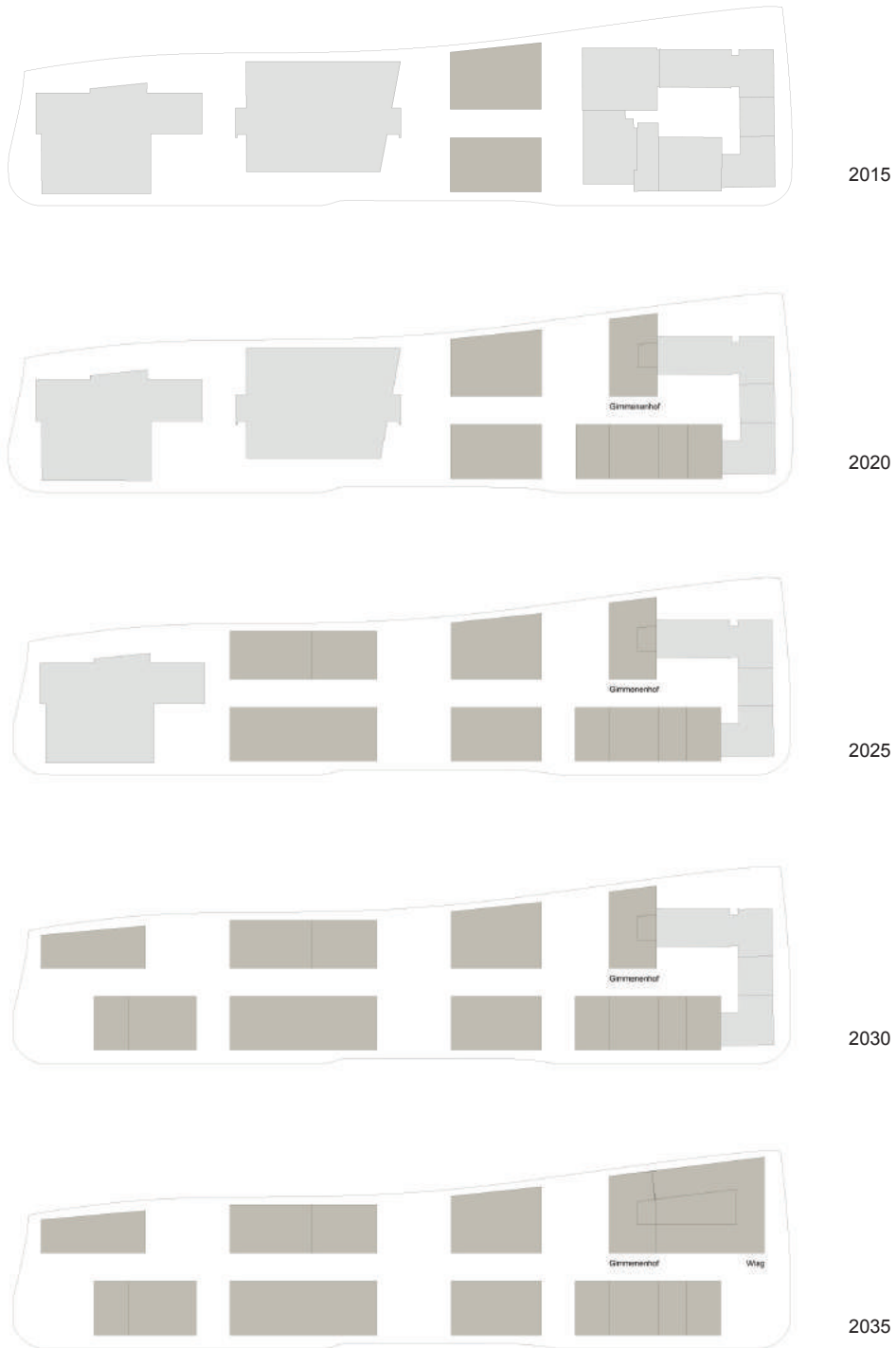
Visualisierung Kirchgasse



Ansicht Kirchgasse



Etappierung





## Team Jean-Pierre Dürig

**Verfasser**  
Dürig AG  
Zürich

**Mitarbeit**  
Jean Pierre Dürig  
Gian Paolo Ermolli  
Danielle Nagila

**Landschaftsarchitektur**  
TOPOTHEK1  
Gesellschaft von Land-  
schaftsarchitekten mbH  
Berlin

**Verkehrsplanung**  
Klaus Zweibrücken  
Raum- und Verkehrsplanung  
Zürich



Visualisierung Baarerstrasse

### Städtebauliches Konzept

Der Ansatz gründet auf der Überlagerung stadträumlicher Elemente, welche gezielt gesetzt werden und zu einem neuem für den Ort bestimmenden stadträumlichen Gebilde verschmelzen sollen.

Initial steht der Anbau an den höhergelegten Bahndamm, mit der Absicht die Neubauten funktional und architektonisch mit diesem zu verschmelzen. Dabei entsteht eine Analogie mit demBahnhofsgebäude, das in seiner Form und Ausdehnung in den Scheitel der Gleise eingebaut wurde. Die vier Hochhaustürme sollen in Anlehnung an das Hochhausleitbild der Stadt Zug übergeordnete stadträumliche Bezüge über die Gleisanlagen hinweg und entlang der Baarerstrasse herstellen und die dynamische Entwicklung am Bahnhof zum Ausdruck bringen.

Die aufgezeigte Typologie der Hochhaustürme mit flächigen Sockelbauten wirkt im umgebenden Stadtkörper fremd. Die niedrigen zwei- bis viergeschossigen Sockelbauten wie auch die Dimension und Anzahl der Hochhäuser finden im Kontext keinen gemeinsamen Nenner und wirken seltsam unmassstäblich. Das mit dem Anbau an den Damm reliefartige Weiterführen der Gleisebene in den Sockelbauten, ergibt sowohl gegenüber dem Dammkörper, als auch gegenüber dem Strassenraum unentschiedene und unklare räumliche Situationen. Gegenüber dem Bahndamm wird so eine Art höhergelegte Stadtebene etabliert, welche jedoch funktional und in Bezug auf Nutzbarkeit keine Funktion erfüllen kann.

Der Strassenraum der Baarerstrasse, wird zugunsten einer offenen Bebauung aufgebrochen, welche typologisch und atmosphärisch auch in einem suburbanen Gebiet stehen könnte. Das Potential zur urbanen Verdichtung an der Baarerstrasse wird somit nicht ausgeschöpft. Die Auskragungen der Sockelbauten und die formalen Schleifungen der Baukörper, welche eine Dynamisierung und Verzahnung mit dem Stadtraum erzielen sollen, gleichen die räumlichen Defizite nicht aus.

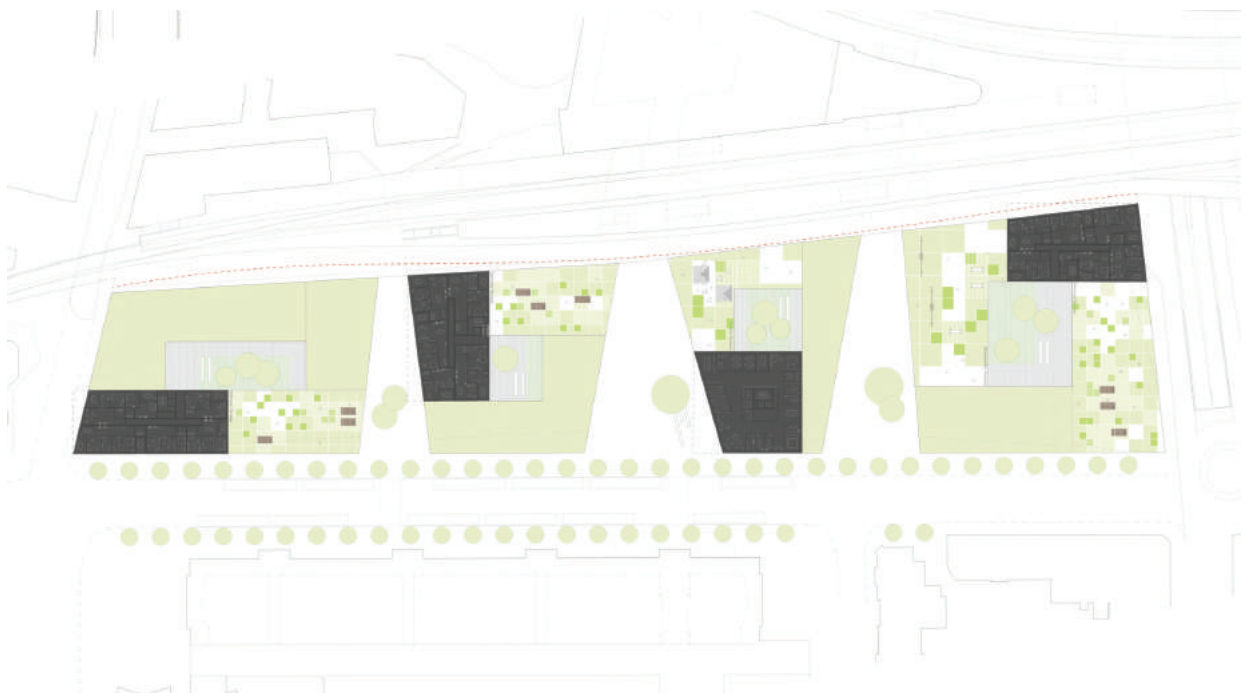
### Öffentlicher Raum

Die drei platzartigen Passagen, als Zugänge zu den Bahnhofsquerungen angelegt, sind alle ähnlichen Zuschnitts. Eine entschiedene Setzung und Hierarchie fehlt. Die dreiseitig ausgerichteten Sockelnutzungen generieren zusammen mit den Ausenbereichen eine riesige durchgehende Fläche mit kommerziellem Charakter, die in der aufgezeigten Art und Weise in Frage gestellt wird.

Die Anordnung und Organisation der Nutzungen wie auch ihrer Adressen ist schlüssig und dem Konzept entsprechend folgerichtig. Durch die Situierung der Eingänge zu den Wohnungstreppenhäusern in den Höfen wird die gewünschte Trennung von den publikumsorientierten Nutzungen erreicht. Für die Wohnnutzung in den Hochhäusern ergeben sich wegen der Lärmbelastung entlang der Bahn und der Gubelstrasse gewisse Einschränkungen.

Eine Stärke des Konzeptvorschlags sind die präzisen Überlegungen zu Wegverbindungen, die Überlegungen zum Langsamverkehr, die Situierung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie die Anbindung an das umgebende Verkehrsnetz.

Situation



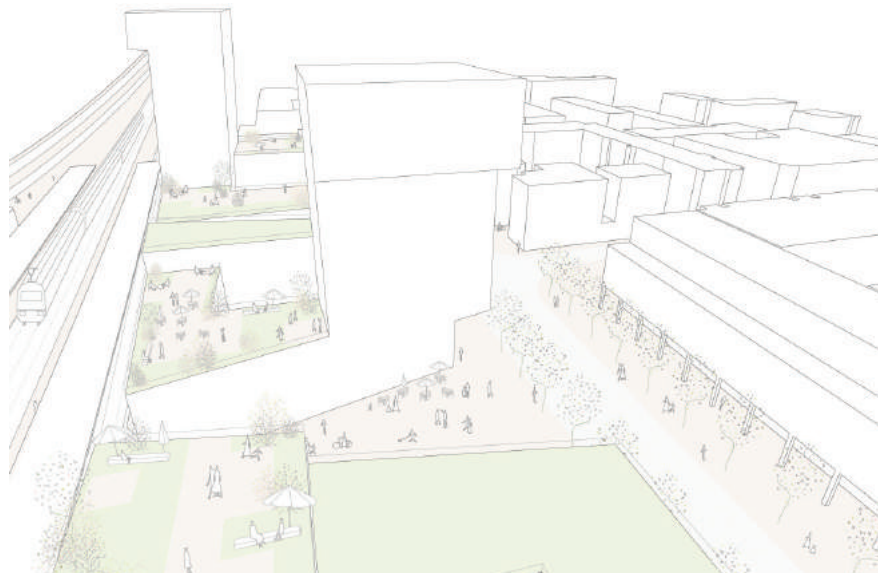
### **Etapmierbarkeit und Wirtschaftlichkeit**

Die Etapmierbarkeit ist schlüssig aufgezeigt. Der Wertausgleich zwischen den Grundeigentümern würde insbesondere bei der Bauetappe an der Gubelstrasse grössere Herausforderungen stellen.

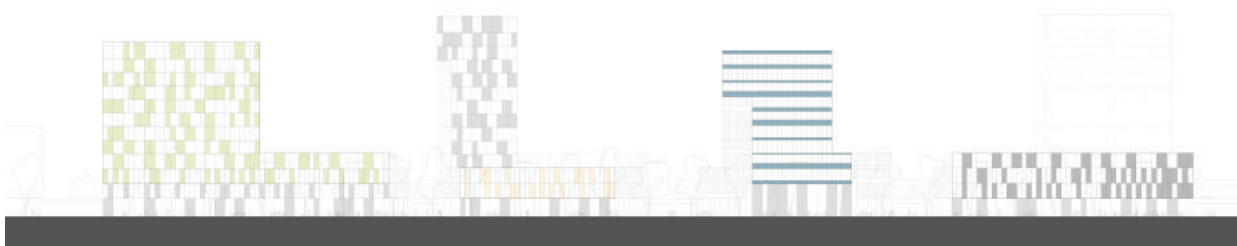
### **Gesamtwürdigung**

Zusammenfassend lässt sich aus Sicht der Jury feststellen, dass das Konzept zwar auf funktional und argumentativ nachvollziehbaren Grundsätzen beruht, jedoch allzusehr auf einem funktionalistischen Stadtraumbegriff verharret, sodass es in der konkreten Ausarbeitung die Jury nicht überzeugen konnte.

Visualisierung Dachterrassen

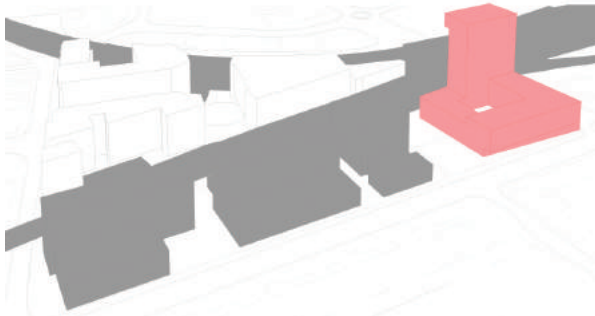


Ansicht Fassaden

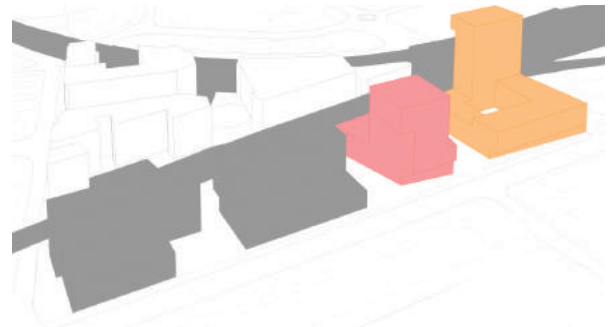




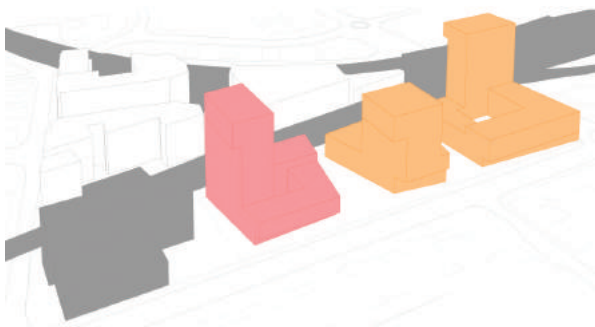
Etappierung



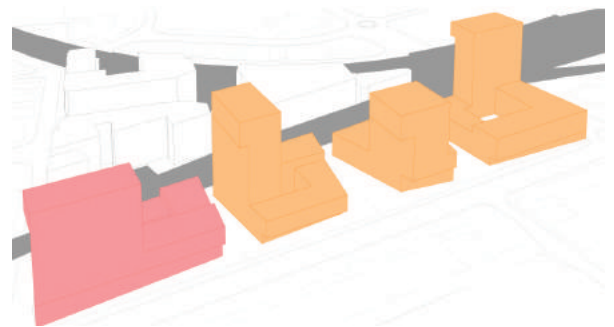
Phase 1



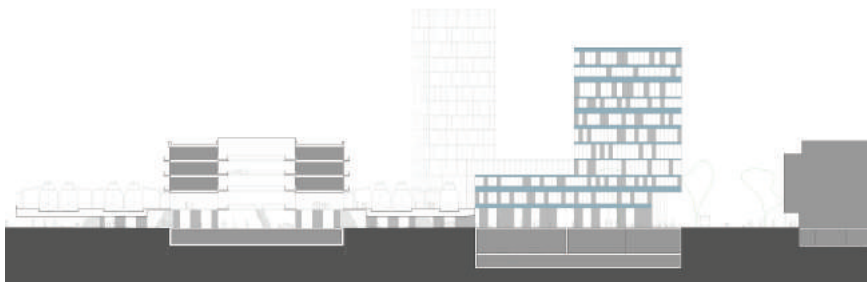
Phase 2



Phase 3



Phase 4



Querschnitt



Visualisierung Baarerstrasse

## Team Güller Güller & SLIK

### Verfasser

Güller Güller  
architecture urbanism  
Zürich

### Mitarbeit

Michael Güller  
Ramias Steinemann  
Taifun Acar  
Alicia Peris  
José Ignacio Aguirre Rodríguez  
Luiz Santos

### Architektur / Städtebau

SLIK Architekten  
Zürich

### Landschaftsarchitektur

Hansjörg Jauch  
Landschaftsarchitekt BSLA

### Weitere Teammitglieder

Nüesch Development  
St. Gallen  
Florin Granwehr  
Zürich



Visualisierung Baarerstrasse

### Städtebauliches Konzept

Das Projekt definiert sich als ‚Ein Stück Zentrum von Zug‘. Dieser Ansatz wird in erster Linie durch eine dichte Bebauung in 4 Bauvolumen und einem klar definierten grosszügigen Freiraum umgesetzt.

Es wird versucht die vorgesehene Verdichtung durch eine sehr kompakte Typologie mit 7 Geschossen sowie Akzenten bis zu 12 Geschossen zu erreichen. Die Bauvolumen bieten in ihrer Massstäblichkeit das Potential der Vermittlung zwischen alter und neuer Stadt.

Die Baumasse ist in einem Band entlang der Baarerstrasse konzentriert. Diese Orientierung wird betont durch eine durchgehende Arkade und eine kompakte Ausformulierung der Bauvolumen. Zu den Gleisen hin werden die Baukörper mittels Einschnitten gegliedert und der öffentliche Raum wird freigespielt. Die Einschnitte dienen der natürlichen Belichtung der oberen Geschosse.

Das Erdgeschoss wird mit kleineren und grösseren publikumsintensiven Nutzungsmöglichkeiten bespielt. Bis zum 7. Geschoss sind sowohl Dienstleistungs-, als auch Wohnnutzungen möglich. Die maximale Fläche der mittleren Geschosse beträgt 1'800 m<sup>2</sup>. In den höheren Akzenten sind Wohnungen untergebracht. Die oberen Geschosse werden über ein oder zwei für Dienstleistung und Wohnnutzung gemeinsam organisierte Kerne erschlossen.

Der Hauptsitz der Zuger Kantonalbank wird weder städtebaulich noch architektonisch betont.

Die Parkierungsmöglichkeiten befinden sich durchgehend unter den Gebäuden und sind miteinander verbunden.

## Öffentlicher Raum

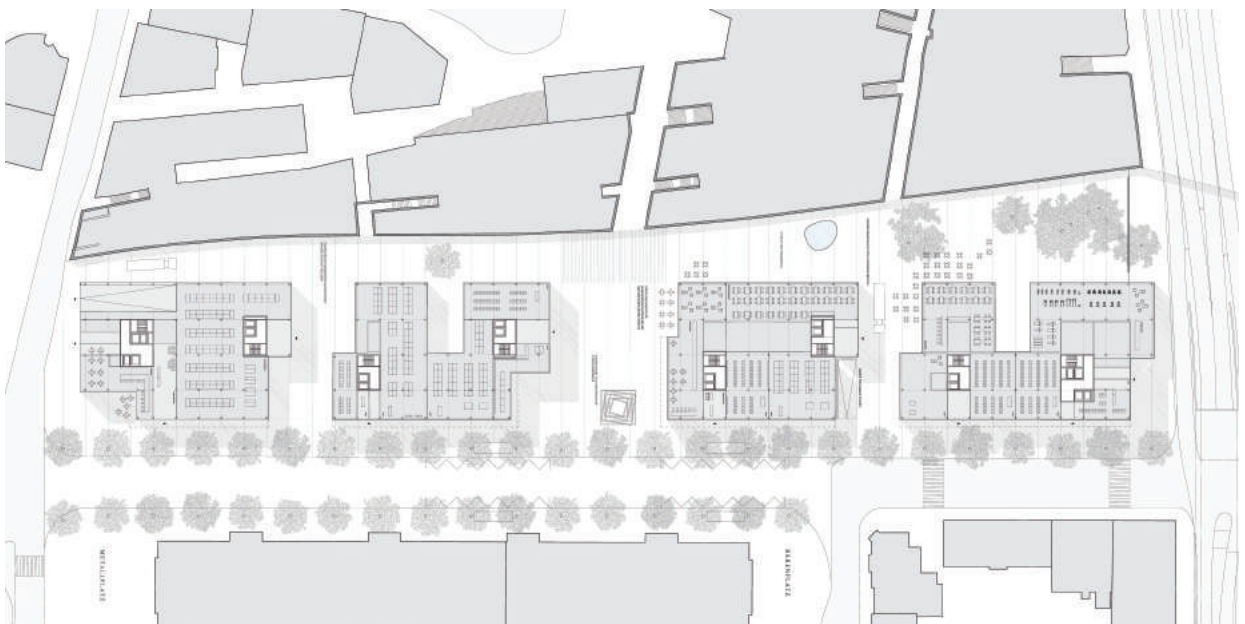
Das gesamte Gebiet zwischen der grösstenteils vom Individualverkehr entlasteten Baarerstrasse und dem Bahndamm wird als ‚Bahnhofsplatz‘ verstanden. Dieser Raum wirkt offen und grosszügig und dient der allgemeinen Orientierung und Bewegung durch das Areal. Er gliedert sich in den eigentlichen Bahnhofsplatz an der Hauptpassage zum Bahnhof, zwei weitere strategisch positionierte Verbindungen zwischen Baarerstrasse und Bahndamm, und einem Freiraum zwischen Bahndamm und den aufgehenden Gebäuden. Der Bahndamm wird hierdurch einsehbar und in den öffentlichen Raum integriert. Das Freispiel des Bahndammes erleichtert die Orientierung und ermöglicht diverse Bewegungen in Richtung Bahnhof. Der Bahnhofsplatz könnte mittels einer Skulptur akzentuiert werden.

Die Arkaden und verbindenden Platzräume zwischen Baarerstrasse und den Bahnhofseingängen sind an den wichtigsten Fussgängerströmen angelagert. Der Langsamverkehr wird sich hauptsächlich über den Freiraum entlang des Bahndammes bewegen. Auch die Anlieferung erfolgt über den Raum entlang des Bahndammes. Ansonsten wird der öffentliche Raum freigehalten von PW-Strömen.

Die kommerziellen Erdgeschossnutzungen sind allseitig orientiert.

Die Eingänge zu den oberen Geschossen befinden sich entweder an der Baarerstrasse oder an den Querverbindungen zwischen Baarerstrasse und Bahndamm. Die Erschliessung der Tiefgarage erfolgt in der ersten Etappe über die Baarerstrasse. In den weiteren Etappen wird sie auf die Gotthardstrasse und die Gubelstrasse verlegt.

Situation



### **Etapmierbarkeit und Wirtschaftlichkeit**

Die vier Gebäudekörper befinden sich in Abschnitten, die etwa den heutigen Eigentumsgrenzen entsprechen. Zwischen den bestehenden Gebäuden, heutigen Parzellengrenzen und den neuen Gebäuden gibt es gewisse Überlappungen. Hier könnten durch Anpassung der Gebäudevolumen an die heutigen Eigentumsverhältnisse Optimierungen erfolgen.

Die Etappierbarkeit der Gebäude ist flexibel. Drei von vier Gebäuden könnten mittels eigenen – evtl. temporären - Zufahrten von der Parkgarage aus autonom gebaut werden. Die gemeinsamen unterirdischen Infrastrukturen sind beschränkt.

Die öffentlichen Räume, die zwischen den einzelnen Etappen entstehen, entsprechen nicht der endgültigen Konfiguration, was an bestimmten Stellen zu Engpässen führen kann.

Die Baukörper sind kompakt und effizient, mit einem oder zwei Kernen erschlossen.

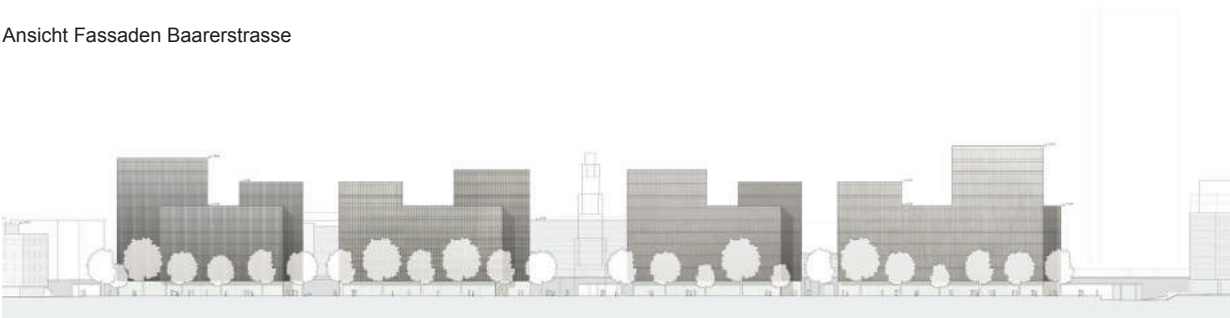
### **Gesamtwürdigung**

Die klare und lesbare städtebauliche Einpassung von vier Baukörpern, die einen grosszügigen Freiraum auf beiden Seiten der Bebauung ergibt, wirkt überzeugend. Die Organisation entlang der Baarerstrasse führt zu angemessenen Massstäben der Räume, Öffnungen und Sichtbezüge und garantiert gemeinsam mit dem Freispielen des Bahndamms eine gute Orientierung.

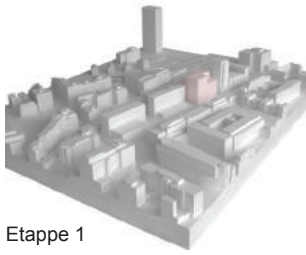
Der etwas höhere siebengeschossige ‚Unterbau‘ in Zusammenhang mit den zurückhaltenden höheren Akzenten lässt den Baukörper etwas gedrängt wirken. Die schmalen Einschnitte auf der Bahnseite verstärken diesen Eindruck. Die Akzentuierung in der Höhenentwicklung könnte noch prägnanter ausformuliert werden. Die Belichtung der jeweiligen Nutzungen ist im Weiteren aufzuzeigen und gegebenenfalls zu optimieren.

Die allseitige Aktivierung der Erdgeschosse sowie die Nutzungsflexibilität für Gewerbe- oder Wohnräumlichkeiten in den mittleren Geschossen werden begrüsst.

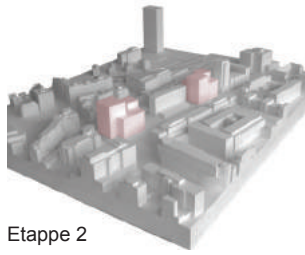
Ansicht Fassaden Baarerstrasse



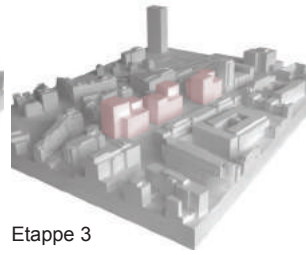
Etappierung



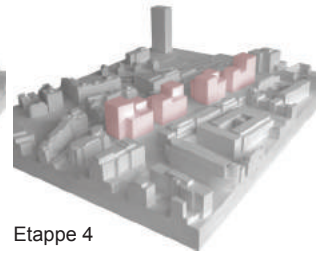
Etappe 1



Etappe 2

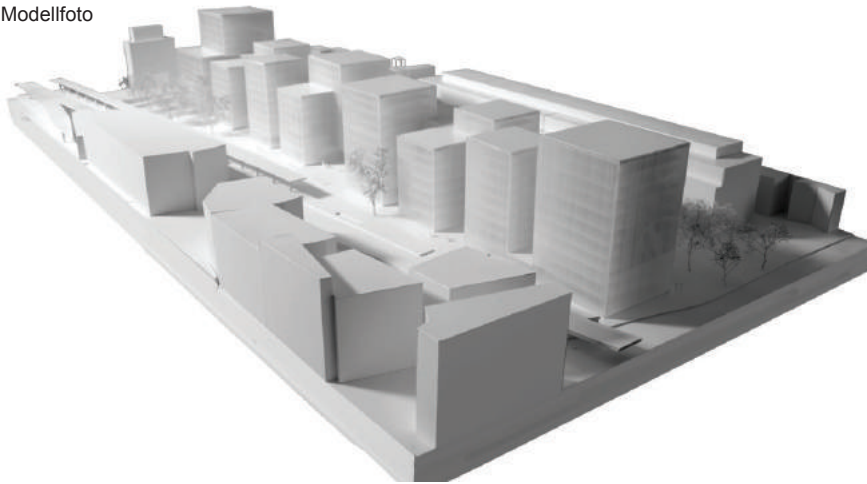


Etappe 3

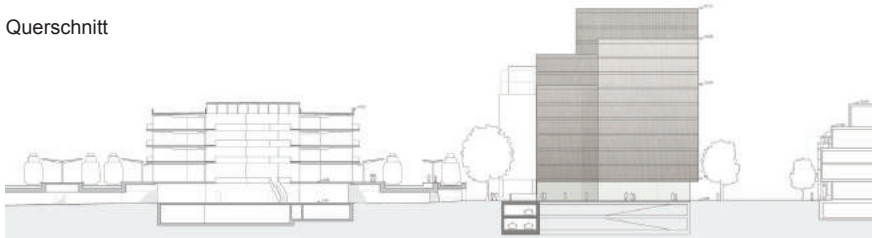


Etappe 4

Modellfoto



Querschnitt



Grundrisse «Wohnen im Turm»





## Weiterbearbeitung Team Güller Güller & SLIK

### Verfasser

Güller Güller  
architecture urbanism  
Zürich

### Mitarbeit

Michael Güller  
Ramias Steinemann  
Taifun Acar  
Alicia Peris  
José Ignacio Aguirre Rodríguez  
Luiz Santos

### Architektur / Städtebau

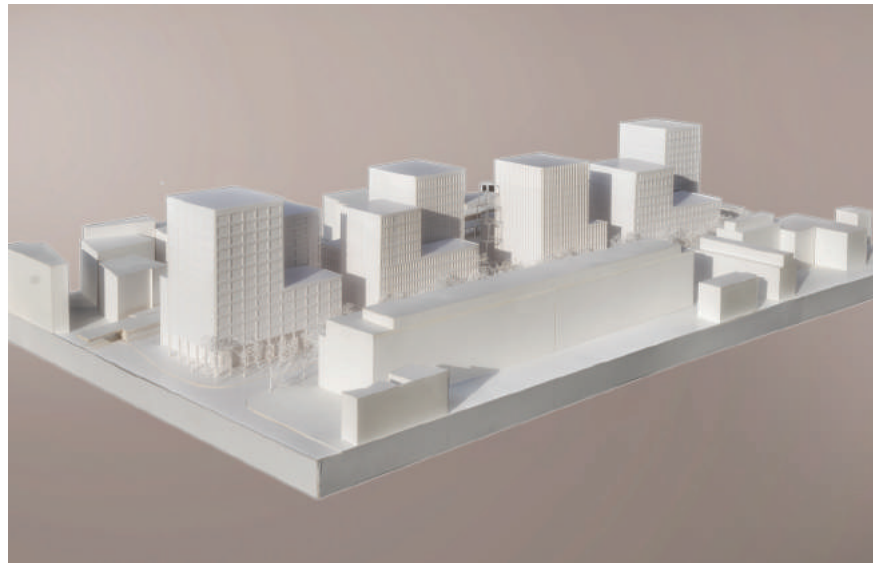
SLIK Architekten  
Zürich

### Landschaftsarchitektur

Hansjörg Jauch  
Landschaftsarchitekt BSLA

### Weitere Teammitglieder

Nüesch Development  
St. Gallen  
Florin Granwehr  
Zürich



Visualisierung

Der nachfolgende Bericht soll die hauptsächlichen Qualitäten des Projektes von Güller Güller/SLIK würdigen und die Weiterentwicklung seit der Testplanung kommentieren.

Das vorliegende Projekt macht klare städtebauliche Setzungen und stellt verschiedene Bezüge her. Grundsätzlich basiert der Vorschlag auf einem durchgängigen Bebauungsstreifen parallel zur Baarerstrasse von ungefähr 36 Metern Breite, welcher den Bahndamm in seiner Gesamtlänge des Perimeters als Monument des Ortes und Speicher für Fahrräder freistellt und inszeniert. Die ganze Bebauung steht auf einem durchgängigen Niveau und Stadtplatz als homogen materialisierte wertige Unterlage. Zwischen der gelesegenerierten weichen Form des Bahndamms und der orthogonalen Bebauung entsteht auf der Westseite ein dynamisch geformter Platz mit vielfältigem Nutzungspotential.

Der Bebauungsstreifen ist in vier Blöcke beziehungsweise zwei Doppelblöcke und drei Fugen aufgeteilt, welche im Grundriss eine hohe Figur-Grund-Qualität aufweisen, funktionale Zusammenhänge aufzeigen und stadtseitig zur Orientierung beitragen. Die breitere mittlere Fuge wird zum Platz, welcher den Zugang zum Bahnhof auszeichnet, die schmaleren werden zu Gassen, welche zu den Geleisen führen. Durch den planerischen definierten Footprint muss sich die Bebauung in die Höhe entwickeln, was sie – im Sinne einer kultivierten liberalen Stadt Zug – sehr kontrolliert tut.

Aus Distanz präsentiert sich die Bebauung nun eindeutig und prägnant als gesamtheitliche Silhouette aus zwei Massstäben, einem Sockel auf Traufhöhe der umliegenden Stadt und daraus sich erhebenden volumetrischen Akzenten. Dabei muss der architektonischen Gestaltung der Dachflächen des Sockels als fünfte Fassade ein gewichtiges Augenmerk geschenkt werden – wie die Autoren im Städtebaulichen Konzept und den Gestaltungsprinzipien hinweisen.

Auf den zweiten Blick handelt es sich um vier plastische Körper aus Sockel und zwei Erhöhungen – oder im Falle der Kantonalbank einer Erhöhung, welche aber

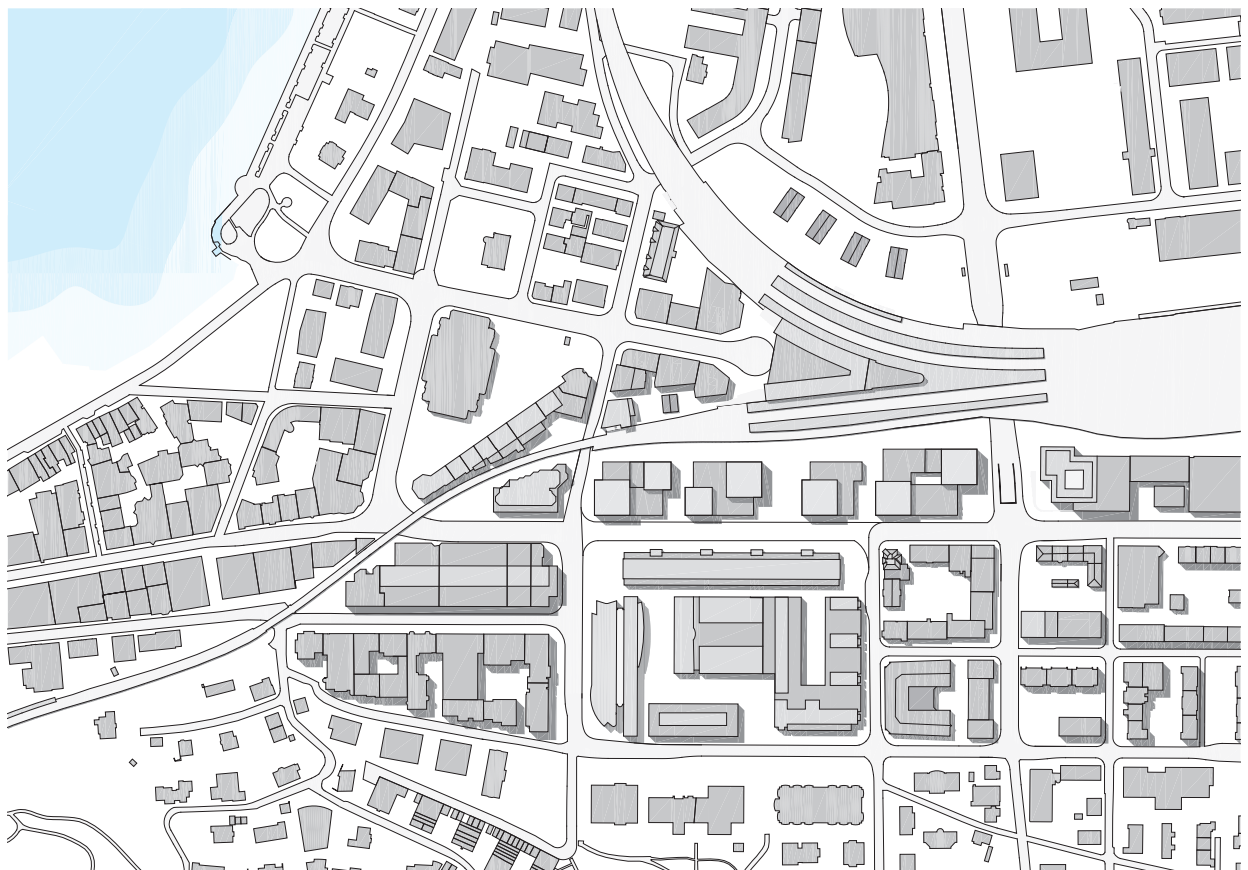
selbstverständlich eingebunden bleibt. Die Differenzierung der Erhöhungen, an den Enden je 14, am mittleren Platz je 13 und dazwischen 11 Geschossen bei gleichzeitiger Skalierung der Grundrisse ergeben sich einerseits eine gut lesbare bebauungsinterne Bewegung und andererseits eindeutigen Bezugnahmen zur nahen Umgebung. Die Erhöhung an Südecke definiert mit den beiden bestehenden Gebäudeköpfen den Metallplatz und besetzt die Kreuzung, der Turm am Nordende stellt Beziehungen zum bestehenden gegenüber-liegenden Turm über die Gubelstrasse hinweg her. Gleichzeitig korrespondiert die Gasse zwischen den beiden nördlichen Blöcken mit der Metallstrasse beziehungsweise dem Bärenplatz.

Die Verschlankung der plastischen Massen nach oben kommt der Typologie der Nutzungen, der Erschliessungslogik und den Belichtungstiefen zugute. Während in den stadtnahen Geschossen mit der allseitigen Transparenz sich öffentliche Nutzungen einlagern können, finden in den Erhöhungen sowohl Büros als auch Wohnungen Platz. Durch ihre Versetzung und Schlankheit ergeben sich gute Belichtungsverhältnisse und weite Ausblicke in die umliegende Landschaft.

Durch die Berücksichtigung der heutigen Parzellierung sowie der differenzierten Gliederung der neuen Baumassen ergibt sich in allen Wachstumszuständen ein architektonisch zwar heterogenes, aber bezüglich Massstäblichkeit und Gliederung grösseres Ganzes.

Der Vorschlag verbindet erfolgreich zeitgenössische skulpturale Volumetrien mit klassischen städtischen Motiven wie dem unterlegten Stadtplatz, dem Motiv der

Situation

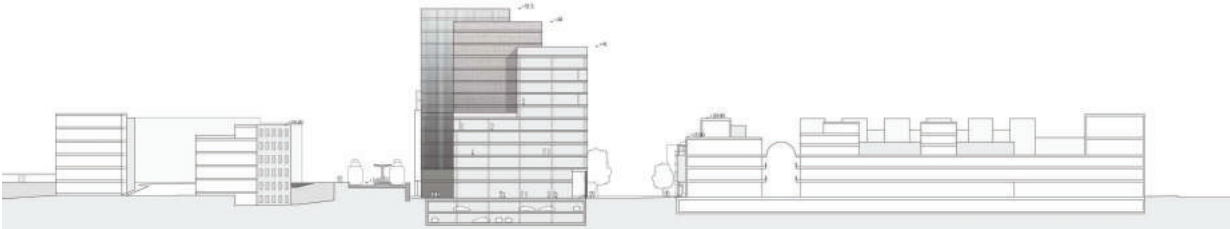




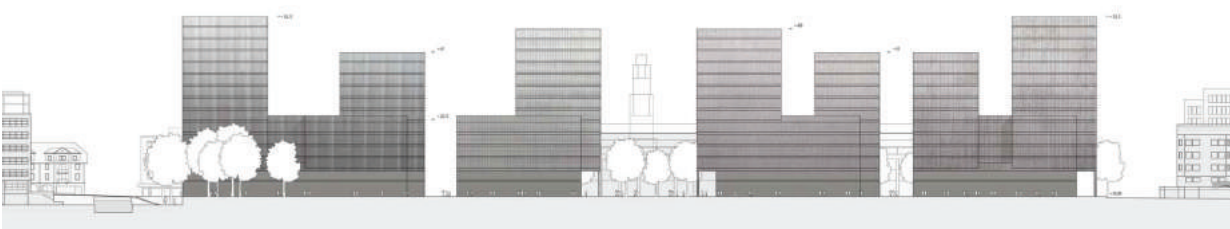
kolossalen zweigeschossigen Kolonnaden und der Allee an der Baarerstrasse. Die vorgeschlagene Gestaltung der Fassaden mit einer Homogenität mit Varianz ergibt im Zusammenhang mit einer zusätzlichen Qualitätssicherung im Rahmen des Bebauungsplans Sinn.

Es kann zusammenfassend festgehalten werden, dass sich die Überarbeitung der Planung Güller Güller/SLIK gelohnt hat. Der Spagat zwischen städtebaulichem Anspruch und privaten Interessen konnte geleistet und zur verbindlichen planerischen Vorgabe mit architektonischem Spielraum verdichtet werden. Das vorliegende Projekt hat die städtebauliche Vorgabe in der Entwicklung geschärft und die Ansprüche eingearbeitet und bildet eine solide Grundlage für den Bebauungsplan.

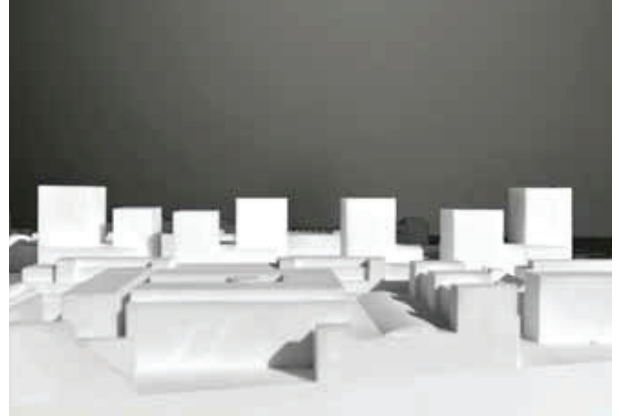
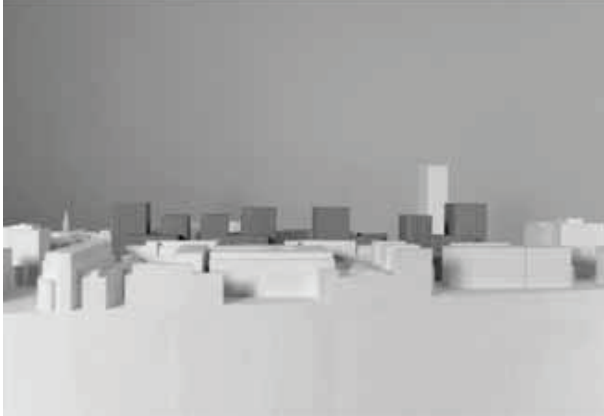
Querschnitt



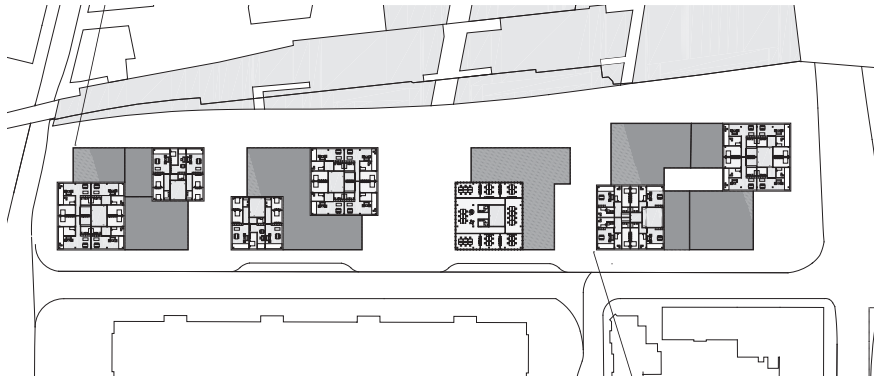
Ansicht Fassaden Bahnhof



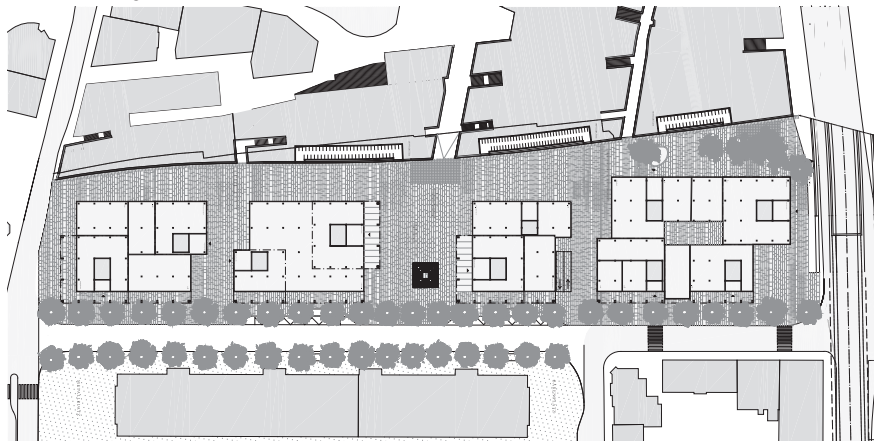
Überarbeitungsphasen 1 und 2



Grundrisse Obergeschosse Wohnen/Büro



Grundriss Erdgeschoss



## Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde vom Begleitgremium am 17. Februar 2015 genehmigt.

Im Namen des Begleitgremiums:

Prof. Adrian Meyer (Vorsitz)  
Burkard Meyer Architekten

Fachpreisrichter



.....

Harald Klein  
Stadtplaner Zug

Sachpreisrichter



.....