

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 130 (2004)
Heft: 35: Strasse als Denkmal

Artikel: Wenn die Strasse Teil der Landschaft ist
Autor: Weidmann, Ruedi / Spoerri, Niklaus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108432>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



1
 Die Strasse von Zug nach Arth wurde 1930–39 als Panoramastrasse für das Auto ausgebaut. Der Abschnitt Eielen–Lotenbach (rot) wird jetzt mit einem Landschaftsarchitekten saniert (Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo [BA046429])

Text: Ruedi Weidmann
 Bilder: Niklaus Spoerri

Wenn die Strasse Teil der Landschaft ist

Die Strasse zwischen Zug und Arth am östlichen Zugerseeufer wurde 1930–1939 als Panoramastrasse für Autos ausgebaut. Bis heute fällt die sorgfältige Gestaltung auf. Seit 1960 wurden mehrere Abschnitte verbreitert. Nach einer Erneuerung vor vier Jahren wurde der Ruf nach einem sorgfältigeren Umgang mit dem Erbe laut. Für die Sanierung des letzten grösseren Stücks wurde nun ein Landschaftsarchitekt beigezogen.

Einer der bekanntesten Schweizer Strassenbau-Ingenieure des 19. Jahrhunderts, Richard La Nicca, wurde 1828 vom Kanton Zug mit dem Bau der Artherstrasse am östlichen Zugerseeufer beauftragt. Bis dahin gab es nur einen Saumweg. Die erste durchgehend angelegte Strasse im Kanton sollte möglichst viel vom Mehrverkehr, den man nach der Eröffnung der Gotthardstrasse erwartete, über Zug lenken. Von der 4.5 m breiten Strasse mit Kiesbelag sind heute noch einige Trockenmauern, Randsteine und eine Brücke in Walchwil erhalten.

«Aussichtsstrasse» für den Autoverkehr

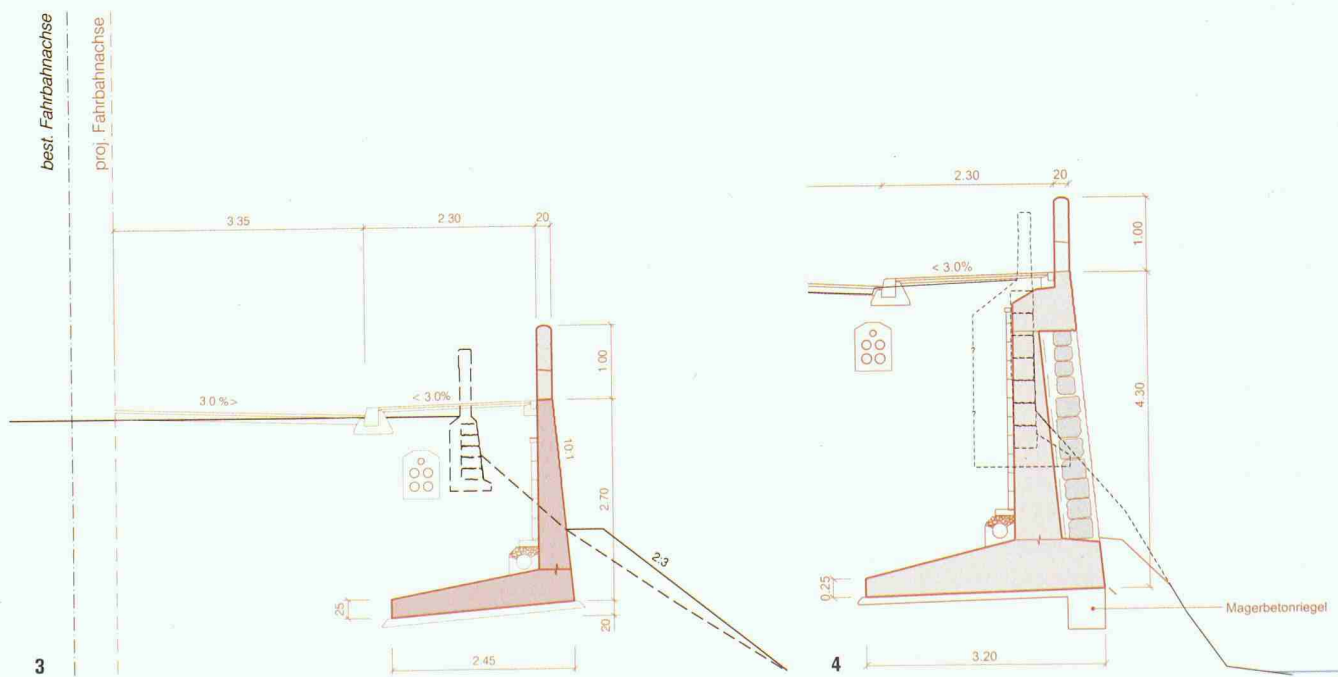
1931–39 wurde die ganze Strecke von Zug bis Arth unter Kantonsingenieur Franz-Josef Müller auf 6 m Fahrbahn- und 2 m Trottoirbreite ausgebaut. Linienführung und Kunstbauten zeugen von hoher Ingenieurkunst, gestalterischem Können und viel ästhetischem Gespür für die Landschaft.¹ Die Artherstrasse ist kein in die Landschaft gezwängter Fremdkörper, son-

dern hebt im Gegenteil noch deren Charakter hervor. Sie umkurvt in sanften Schwüngen Buchten auf der einen und Felsrippen auf der anderen Seite, und sie betont die Uferlinie mit drei Varianten von Brüstungen und stellenweise mit Pappelreihen. Die Strassengestaltung folgt auf der ganzen Strecke denselben Regeln: An Stellen, wo seeseitig Stützmauern nötig waren, finden sich sorgfältig gestaltete, von zwei viertelkreisförmigen Öffnungen durchbrochene Brüstungsmauern aus Beton. Wo Grasböschungen genühten, kamen zwei Betongeländer zum Einsatz, innerorts eines mit senkrechten Streben, ausserorts eines mit waagrechten «Balken».

Die Stützmauern sind aus Natursteinen aufgemauert und vermörtelt, ab einer bestimmten Höhe sind sie in Rundbögen aufgelöst. Aussichtskanzeln, die alle paar hundert Meter in den See hinausragen, machen deutlich, dass die Artherstrasse Natur als ästhetisches Erlebnis für Autofahrer und Spaziergänger inszeniert. Ihre Gestaltungselemente ergänzen natürliche Formationen wie kleine Halbinseln, Felswände, Schilfstreifen und bestehende Gebäude und kreieren so perfekte Sujets für den Fotohalt der Reisenden und Ausflügler. Die verschiedenen Brüstungen dienen dabei als Staffage im Vordergrund. Damit gehörte die Artherstrasse zu den Panorama- oder Aussichtsstrassen, die in den 1920er-Jahren als «Parkways» in den USA entwickelt und in Europa in den 1930er-Jahren gebaut wurden. An der Landesausstellung 1939 wurde sie als vorbildliche Autostrasse in einer Fotoreportage präsentiert. 1946 entstand mit der Sustenstrasse die letzte dieser bewusst Landschaft inszenierenden Promenaden für den Autoverkehr.²

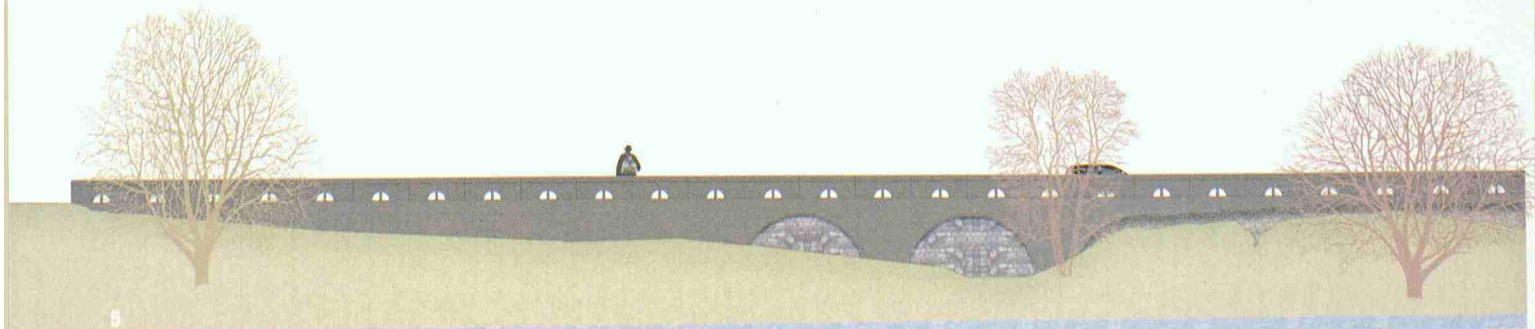


2



3

4



5

Sanierungen und Proteste

Diese Gestaltung ist allerdings nur noch in Fragmenten erhalten. 1960–75 und wieder ab 1987 wurden mehrere Abschnitte verbreitert. Buchten wurden dabei mit breiteren Auskragungen überwunden; in den Sechzigerjahren wurde die charakteristische Brüstungsmauer abschnittsweise durch Blumentröge aus Beton ersetzt, immerhin mit der ursprünglichen doppelten Funktion als Geländer und Rahmen für das Landschaftsbild. Vor allem aus Sicherheitsgründen und im Geist der Zeit wurde ab 1993 ein neuer Geländertyp entwickelt. Die neue Version kombiniert die Formen der Brüstungsmauer mit denen des Geländers und ist so weder offenes Gelände mit viel Durchblick noch geschlossene, Horizont bildende Raumbegrenzung (Bild 12).³

Die Sanierung des Abschnitts zwischen dem Murpflü und Eielen vor vier Jahren führte dann zu Protesten. Die Innerschweizer Sektion des BSA, das Zuger Bauforum und Private wandten sich an die Behörden von Stadt und Kanton und forderten ein sensibleres Vorgehen bei künftigen Sanierungen. Das Baudepartement der Stadt Zug bestellte beim Architekturbüro agps ein Gutachten über die ganze Artherstrasse. Dieses beurteilt die neuen Stützmauern als «zufälliges und nicht nachvollziehbares Potpourri an Formen und Materialien», die auf Siedlungs-, Landschafts- und Kulturraum keine Rücksicht nähmen, sondern einzig technischen Grundsätzen folgten. Eine gestalterische Idee fehle in diesem Abschnitt völlig.³

Strasse als Einheit gestalten

In der Folge war offen, wie eine Sanierung aussehen könnte, die die bestehenden Qualitäten besser berücksichtigen würde. Klar war nur, dass es so wie beim Murpflü nicht mehr ging. Zwei Grundhaltungen standen sich gegenüber, nämlich der Anspruch, die Strasse wie jede andere Landstrasse für 80 km/h auszubauen, und eine Haltung, die «dem Verkehr keine Bäume opfern» will. Im Herbst 2003 verlangte das Kantonsparlament, das schon 1991 eine Motion für eine Sanierung und einen Veloweg auf der gesamten Artherstrasse überwiesen hatte, beim kantonalen Tiefbauamt innerhalb eines Jahres ein Sanierungsprojekt für den Abschnitt Eielen–Lotenbach. Der gut 800 m lange, mehrheitlich im Wald gelegene Abschnitt ist teilweise noch im Originalzustand. Die Fahrbahn ist so schmal, dass kreuzende Busse und Lastwagen sich immer wieder mit den Rückspiegeln touchieren und auf der Trottoirseite den Fussgängern gefährlich nahe kommen. Die erforderlichen Sichtweiten sind nicht vorhanden. An manchen Stellen müsste das Tempo eigentlich auf 20 km/h beschränkt werden. Zudem weisen Stützmauern und Auskragungen Risse auf und drohen einzustürzen.

Bestandesaufnahme: Mauern, Bäume, Tiere

Nach dem Ruf nach einer besseren architektonischen Gestaltung und bei den widersprüchlichen Bedürfnissen war klar, dass nun Kompromisse gesucht werden mussten zwischen Verkehrssicherheit und Normen auf der einen und Landschafts- und Denkmalschutz auf der anderen Seite. Es brauchte eine Bestandesaufnahme

2

Die «Aussichtsstrasse» für das Auto wurde in den 1930er-Jahren mit einheitlich gestalteten Betonbrüstungen versehen; sie dienten als Staffage für den Fotohalt

3 und 4

Geplanter Ersatz für die bröckelnden Brüstungs- und Stützmauern: Die Neubauten (rot) nehmen Formen und Rhythmen der Originale (schwarz) auf, sind aber massiver, um heutigen Sicherheitsnormen zu genügen. Mst. 1:100 (Pläne: Appert & Zwahlen)

4 und 5

In den neuen Stützmauern aus Beton werden Blendbögen ausgespart und mit Steinen der alten Mauer ausgefacht. Mst. 1:300

6

Die Stützmauer aus den 1930er-Jahren, eine mit Beton hinterfüllte, vermörtelte Sandsteinmauer, ist ab einer bestimmten Höhe in Rundbogen aufgelöst

7

«Strasse im Wald» als verfolgtes Profil der Sanierung: Der Waldstreifen zwischen Strasse und See soll möglichst erhalten bleiben. Zur Verlängerung der ungenügenden Sichtweite erfolgen Abgrabungen auf der Bergseite, welche als natürliche Böschung gestaltet wird

AM PROJEKT BETEILIGTE

BAUHERRIN, PROJEKTLEITUNG:

Baudirektion des Kantons Zug, Tiefbauamt

PROJEKTBEGLEITUNG:

Stadt Zug, Baudept., Abt. Städtebau und Tiefbau

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR:

Appert & Zwahlen GmbH, Cham

KUNSTBAUTEN:

Emch + Berger AG, Cham

STRASSENBAU:

Gätzi AG, Baar

WILDTIERÖKOLOGIE:

Capreola AG, Boniswil





von Bausubstanz und Landschaft aus der Sicht beider Seiten und daraus abgeleitet einen Gestaltungsvorschlag für den ganzen Abschnitt. Das Tiefbauamt des Kantons Zug wandte sich an das Landschaftsarchitekturbüro Appert&Zwahlen in Cham. Gleichzeitig nahm es Kontakt mit der Standortgemeinde Zug, allen betroffenen Amtsstellen, den SBB, deren Trasse neben der Strasse verläuft, und den Grundeigentümern auf.

Im Unterschied zu üblichen Strassensanierungen war die Landschaftsplanung hier nicht eine Kostenstelle im Ingenieur-Auftrag. Der Landschaftsarchitekt wurde direkt und von Anfang an mit der Gestaltung des Gesamtprojekts beauftragt. Während ein Ingenieurbüro die Strasse und eines die Kunstbauten bezüglich ihres baulichen Zustands erfasste, machte der Landschaftsarchitekt dasselbe im Hinblick auf deren ästhetische Wirkung. Er beschrieb den Charakter und die einzelnen Elemente der Landschaft und versuchte, die Bedeutung des Abschnitts für die ganze Strecke zu bestimmen. Daneben wurden Lage, Art, Grösse und Zustand von 573 Bäumen erfasst und deren Schutzwürdigkeit beurteilt. Die Bedürfnisse der Fauna mussten ebenfalls integriert werden, denn hier, an der schmalsten Stelle, schwimmen gelegentlich Hirsche und Rehe über den Zugersee. Im kantonalen Richtplan ist ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung festgesetzt.

Nach den Bestandaufnahmen wurden Varianten studiert. Eine sanfte Sanierung der Strasse und der Kunstbauten ohne Verbreiterung fiel bald ausser Betracht, weil die geringe Strassenbreite und die fehlenden Sicht-

weiten als zu gefährlich eingeschätzt wurden. Hinzu kam, dass Stützmauern und Brüstungen auch saniert den heutigen Sicherheitsnormen nicht entsprochen hätten. Ein Vollausbau für 80 km/h wurde verworfen, weil er über lange Abschnitte keinen Platz mehr für Bäume zwischen Strasse und See gelassen hätte und 90% der Kunstbauten durch ungleich grössere hätten ersetzt werden müssen. Zwei Kompromisse wurden erarbeitet: Die Variante «See» erreicht eine Verbreiterung durch grössere Auskragungen über die Uferböschung; die Variante «Berg» sieht Abgrabungen auf der Bergseite vor und schont so den Baumbestand am Ufer.

Rekonstruktionen für die «Strasse im Wald»

Die schliesslich favorisierte und zum Bauprojekt ausgearbeitete Variante «Berg» ist ein Kompromiss, der den Charakter von Strasse und Landschaft nicht beeinträchtigen oder sogar noch stärken soll, möglichst viele Bäume schonen und bei der sich neue Kunstbauten an die ursprüngliche Gestaltung anlehnen. Eine Art Rekonstruktion also. Die Analyse des Büros Appert&Zwahlen charakterisiert den Abschnitt als «Strasse im Wald». Das bedeutet, dass, wo immer möglich, ein Streifen Wald zwischen Strasse und Ufer bestehen bleiben muss. Verbreiterungen erfolgen auf der Bergseite, indem der Hang tiefer abgegraben wird. Mit Ausnahme von zwei hohen Stützmauern unterhalb des SBB-Trassees werden die meisten bergseitigen Stützmauern entfernt, auch weil sie die Sichtweite der Automobilisten stark reduzieren. Die Bergseite soll möglichst natürlich

als bewachsene Böschung gestaltet werden. Die nötige Stabilität wird mit ingenieurbioologischen Massnahmen, Bodennägeln und überdeckten Stahlbetonriegeln erreicht. Wo Fels an die Oberfläche tritt, bleibt dieser, wie heute schon, roh behauen.

Hingegen darf die Seeseite als befestigtes Ufer vom Repertoire der Kunstbauten geprägt sein. Brüstungsmauer, Geländer, Stützmauern und Auskragungen werden meist neu gebaut, einige wenige können saniert werden, darunter eine Aussichtskanzel. Die neuen Kunstbauten lehnen sich in Dimension und Gestaltung an die Originale aus den Dreissigerjahren an. Getreue Kopien sind sie nicht und sollen sie auch nicht sein. Sie sollen dem heutigen Stand der Ingenieur- und Baukunst entsprechen. Die originale Brüstungsmauer etwa ist 18 cm stark und 88 cm hoch. Nach heutigen Sicherheitsnormen müsste sie 30 cm stark sein. Die neu entworfene Mauer wird 20 cm stark und 100 cm hoch sein. Hier wurde ein Kompromiss zwischen Sicherheit und Landschaftsschutz gefunden. Die viertelkreisförmigen Öffnungen werden vom Original übernommen und den neuen Proportionen angepasst. Die Mauerkrone, die im Original leicht vorsteht, wird neu durch eine Querrille optisch vom Mauerschaf abgesetzt. Der glatt verschalte Beton wird mit grauen Pigmenten eingefärbt, damit die Farbe von Anfang an statt erst nach Jahren dem verwitterten, moos- und flechtenbewachsenen Original entspricht.

Die neuen Stützmauern werden wieder Bögen in den alten Dimensionen und Rhythmen aufweisen. Die konstruktiv nicht nötigen, lediglich in der Betonmauer ausgesparten Blendbögen werden mit den Sandsteinen der alten Mauern trocken ausgefacht. Sie sind so reine formale Reminiszenz. Der Sichtbeton der Sockelmauern wird mit einer Querlattung treppenartig geschalt. Die dadurch entstehenden horizontalen Streifen interpretieren das Muster der ursprünglichen Natursteinmauern und beschleunigen die Bewitterung und Bewachsung der Mauern.

Im Fall der Artherstrasse habe sich eine Reparatur aufgedrängt, so Erich Zwahlen vom Büro Appert&Zwahlen, weil die Relikte der Originalgestaltung das sind, was die Strecke bis heute gestalterisch zusammenhält und der Landschaft eine starke Identität verleiht. Eine neue Gestaltung des Abschnitts hingegen hätte bloss zum Flickwerk entlang der Strecke beigetragen.

Entscheide in interdisziplinärer Diskussion

Die Entscheidungen für die Variante «Berg» und über die an jedem Bauwerk zu treffenden Massnahmen wurden in Diskussionen getroffen, an denen alle Planungsbüros und das Baudepartement der Stadt beteiligt waren. Laut Claudius Berchtold, Projektleiter Grünplanung im städtischen Tiefbauamt, war das entscheidend für das gegenseitige Vertrauen, denn so hätten sie alle Entscheidungsschritte mitverfolgen können und gesehen, weshalb sie getroffen wurden. Auch die kantonale Denkmalpflege wurde um ein Urteil gebeten.

In den Diskussionen wurden die unterschiedlichen Anschauungen der Disziplinen bewusst: Während Ingenieure in der Regel bei jedem einzelnen Bauwerk

nach der effizientesten und günstigsten Lösung suchen, betrachtete der Landschaftsarchitekt die ganze Strasse als zu gestaltende Einheit. Zum erreichten Resultat und mit der Projektorganisation äussern sich alle Beteiligten positiv. Man habe Meinungsverschiedenheiten sachlich ausdiskutiert, trotz enormem Zeitdruck. Wichtig sei, dass für die Diskussion möglichst offene Rahmenbedingungen formuliert würden. Es sei erlaubt gewesen, alles zu hinterfragen, vielleicht weil von Anfang an klar gewesen sei, dass sehr unterschiedliche Meinungen zusammenkommen würden. Es brauche aber eine grosse Bereitschaft, bereits fertige Lösungen noch einmal zu überarbeiten.

Für den Ingenieur Stefan Vollmann vom kantonalen Tiefbauamt sind in einer Interessenabwägung zwischen Sicherheit und Landschaftsschutz Normabweichungen durchaus möglich. Wenn sie klar begründet werden können, sei ein entsprechender Entscheid möglich. Die etwas höheren Kosten für die Gestaltung rechtfertigen sich seiner Meinung nach durch das eindeutig bessere Resultat und die höhere Akzeptanz.

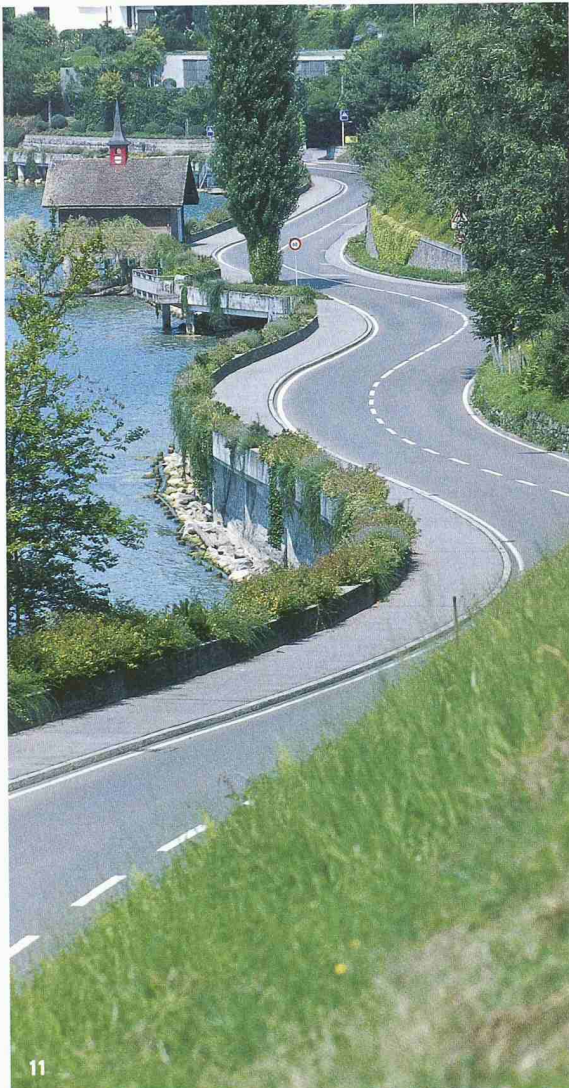
Für Erich Zwahlen ist wichtig, dass er als Gestalter von Anfang an als gleichberechtigter Partner dabei ist. Wenn er wie üblich erst nach den wichtigsten Entscheidungen beigezogen werde, sei seine Arbeit für alle frustrierend, weil er entweder nur noch Kosmetik betreiben könne oder die bereits fertigen Ingenieurarbeiten grundsätzlich kritisieren müsse.

8

Rivieragefühl in Oberwil; erbaut von Arbeitslosen in den 1930ern
9 und 10

Denkmalpflegerisch einmalig, sicherheitstechnisch ungenügend:
die Betongeländer. Die Aussichtskanzel im Wald wird saniert





11



12



13

Wie geht es weiter mit der Artherstrasse? Gegenwärtig werden der nördliche Eingang von Oberwil und ein kurzer Abschnitt in Lotenbach saniert. Für das Projekt im Abschnitt Eielen–Lotenbach ist die Vernehmlassung abgeschlossen; das Echo ist grundsätzlich positiv. Das kantonale Tiefbauamt arbeitet gegenwärtig den Kreditantrag an den Kantonsrat aus. Es wird vorläufig die letzte grössere Sanierung der Artherstrasse auf Zuger Kantonsgebiet sein.

Reicht diese Art Denkmalschutz?

Strassensanierungen, die den Wert von Strassen als Kulturgüter, Landschaftselemente und Zeugen der Geschichte respektieren, werden in den nächsten Jahren immer mehr gefragt sein. Weil das Interesse an historischen Zeugen allgemein wächst und das Autozeitalter allmählich als historische Epoche mit einer spezifischen Kulturproduktion ins Bewusstsein rückt. Weil der touristische Wert schöner Strassen und Wege vermehrt erkannt wird und weil viele Autostrassen ins Sanierungsalter gekommen sind. Da kaum mehr Platz ist für neue Strassen, müssen die alten saniert werden. Nur selten können sie umfahren und integral geschützt werden, wie etwa die Tremola auf der Gotthard-Südrampe.

Das an der Artherstrasse gewählte Vorgehen ist ein deutlicher Fortschritt. Das Resultat wird besser sein als auf früheren Abschnitten. Allerdings macht gerade das gute Beispiel bewusst, wie viel wertvolle Substanz vorhanden und bedroht ist und wie viel kulturtouristisches Potenzial brachliegt. Um der Bedeutung der Artherstrasse als einer der ersten und wenigen Aussichtsstrassen der Schweiz gerecht zu werden und ihre ausserordentliche Schönheit zu erhalten, wäre wichtig, dass zwischen Zug und Arth so viele Elemente wie möglich im Original erhalten blieben. Interdisziplinäres Denken und die Bereitschaft aller Beteiligten zum Ausnutzen möglicher Spielräume bei der Integration ihrer Fachgebiete sind dazu unbedingt notwendig.

weidmann@tec21.ch

Anmerkungen

- 1 Heinz Horat: Bauen am See. Architektur und Kunst an den Ufern der Zentralschweizer Seen. Raeber AG, Luzern 2000. ISBN 3-7239-0101-8.
- 2 Walter Zschokke: Die Strasse in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass. gta Verlag, Zürich 1997. ISBN 3-85676-077-6.
- 3 Fokus Artherstrasse. Bestandesaufnahme Hauptstrasse 25b Abschnitt Casino Zug bis Grafstatt Walchwil. Studie von agps Architekten 2002.

11

Der Weg ist das Ziel: Die Artherstrasse betont bewusst die Uferlinie. Sie inszeniert die Landschaft und will gemächlich, mit niedriger Tourenzahl und offenem Seitenfenster befahren sein. An der Landi 1939 wurde sie als vorbildliche Autostrasse präsentiert 12 und 13

Unsensible Sanierungen in den letzten Jahren: der «Zwitter», der weder offener Zaun noch geschlossene Mauer ist, und eine Allerwelts-Lärmschutz-Betonmauer mit Drahtzaun beim Murpflü