



Stadtanalyse Baar

April 2018



Erstellt im Auftrag von:

Einwohnergemeinde Baar
Urs Spillmann
Leiter Abteilung Planung / Bau
Rathausstrasse 6
Postfach
6341 Baar
041 769 04 10
urs.spillmann@baar.ch
www.baar.ch



Netzwerk Altstadt

Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN
Sulgenrain 20
CH-3007 Bern
www.netzwerk-altstadt.ch
031 380 76 76

Autoren:
Paul Dominik Hasler
Daniel Bauer
Heini Forrer

Bern, April 2018

Stadtanalyse

Die Stadtanalyse soll als Beurteilungsbasis für die weitere Entwicklung des Ortskerns von Baar dienen. Sie beleuchtet die Situation, die sich aus den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen ergibt und gibt Hinweise auf mögliche Handlungsfelder. Die Stadtanalyse ist ein pragmatisches Werkzeug und erfordert je nach Themenfeld weitere Beurteilungsschritte. Sie kann durch ihren Blick von aussen ein gutes erstes Bild für die Situation des Ortskerns bieten.

Die Stadtanalyse bietet fünf Betrachtungswinkel:

- Region & Gemeinde
- Altstadt und Siedlungskontext
- Wohnnutzung
- Ladennutzung
- Nutzung des öffentlichen Raumes & Verkehr

Strukturwandel

Mitverursacher der Fragestellung zum Entwicklungspotenzial der Innenstadt bzw. des Ortskerns ist der Strukturwandel im Detailhandel. Unter Strukturwandel verstehen wir die Nutzungsänderung der Liegenschaften durch veränderte Einkaufsgewohnheiten, mehr Mobilität und geänderte Lebensweisen. Folgen sind ein zunehmender Auszug des Detailhandels, leerstehende Flächen und zum Teil negative Folgen durch Nachnutzungen oder Wertzerfall der Liegenschaften.

Der Strukturwandel trifft zuerst die kleinen Städte und Regionalzentren, später die mittleren. Der Strukturwandel kann kaum aufgehalten werden (wenn auch grundsätzliche Instrumente in der Raumplanung dazu vorhanden wären), was eine Beschäftigung mit dessen Folgen nötig macht. Zentrale Forderungen



Der Strukturwandel ist auch in Baar angekommen. Die Nachfrage nach Ladenflächen im Zentrum nimmt ab, es kommt zu Leerständen und Nachnutzungen durch Dienstleister.

sind das Aufwerten der Wohnnutzung durch Massnahmen im Innen- und Aussenbereich der Liegenschaften und wo möglich das Stabilisieren und Konzentrieren der Geschäftsnutzung.

Trends

Um verstehen zu können, welche Dynamik auf einen Ortskern und das Verhalten ihrer Bewohner und Nutzer einwirkt, müssen die Trends beim Wohnen und Einkaufen beachtet werden. Dazu eine Auswahl mit Fokus auf den Strukturwandel:

- Einkaufen ist out, Shopping ist in: Das Einkaufen zur Bedürfnisbefriedigung ist zwar nach wie vor eine alltägliche Notwendigkeit, doch ist es nicht mehr prägend für die räumliche Entwicklung der Einkaufsnutzung. Treibend sind die Trends hin zu Erlebnis- und Verweilstrukturen, wo das Einkaufen integriert wird. Einkaufen muss mehr und mehr ein Genusselement aufweisen, um Kunden anzulocken.
- Einkaufen geht in Richtung grösserer Flächen: Auch wenn der urbane Mensch den Spezialitätenladen wieder entdeckt, geht der Trend hin zum Gesamtanbieter und zum Fachmarkt.
- Der Internethandel ist zu einem wichtigen Faktor geworden. Damit entsteht eine weitere Konkurrenz zum bestehenden Detailhandel in den Ortszentren.
- Die Mobilität nimmt weiter zu: Mit der Zunahme der Wohnbevölkerung und der Siedlungsflächen wird auch der Verkehr zunehmen, allem voran der Individualverkehr. Kombiniert mit einem Auszug des Detailhandels aus den Zentrumslagen gelangt die Schweiz mehr und mehr zu einer Autokultur. Dies trifft auf ländliche oder stadtnahe Strukturen deutlicher zu als auf städtische.

Sihl-City Zürich, Westside Bern und andere Einkaufslandschaften weisen den Weg. Der Einkauf geht mehr und mehr in Richtung Erlebnis, Verweilen und Happening. Das klassische Stadtzentrum wird imitiert.



- Mit der Zunahme an Wohlstand sind wir heikler geworden. Entsprechend reagieren wir auf Störungen und Verkehrslärm. Ortskerne mit ihrer dichten Baustruktur bieten naturgemäss mehr Reibungsflächen, was zu einer zunehmenden Herausforderung wird.
- Das Unikat zählt: In Zeiten der Massenproduktion erhält das Unikat einen besonderen Stellenwert. Dies spricht für die Altstadt oder den Ortskern als Einkaufs-, Verweil- und Wohnstandort. Historisch intakte Umfeldler sind attraktiv, vor allem für Menschen, die kurze Wege suchen oder nicht automobil sein wollen.
- Die Gesellschaft altert. Kurze Wege werden zum Trumpf der Ortskerne. Hier findet man alles in Gehdistanz.

Spannungsfeld Ortskern

Der Ortskern als Mittelpunkt des Siedlungsgebietes sieht sich wesentlich stärkeren Interessenkonflikten ausgesetzt als die übrigen Quartiere. Grundsätzlich treffen vier Interessenlagen aufeinander:

- Ladennutzung
- Wohnnutzung
- Nutzung des öffentlichen Raumes
- Verkehr

Beim öffentlichen Raum sind Nutzungen des Zentrums als Ort für Freizeit, Kultur oder Feste zu verstehen. Hierunter fallen auch Aussennutzungen von Restaurants und Bars. Dienstleistungen und Büros sind willkommene Mieter aber nicht prägend im Spannungsfeld Ortskern.

Das Spannungsfeld Ortskern lässt sich wie folgt charakterisieren:

	Trend	Effekt	Credo	Mögliche Strategie	Konflikte
Ladennutzung	Rückzug in Raten aus dem Ortskern	Versucht verlorene Zentralität durch Zugänglichkeit und Inszenierung zu stützen	Ortskern = stimmungsvolles Shoppingcenter	Verdichtung und Synergie mit Erlebniszustellungen	Zufahrt und Parkplätze
Wohnnutzung	Sucht zentrale Randlagen mit Nischencharakter (Nebengasse)	Wohnnutzung übernimmt den Ortskern von den Rändern her.	Ortskern = Réduit	Aussenräume entwickeln, Wohnstadt zelebrieren	Moderne Wohnansprüche in alten Baustrukturen
Nutzung des öffentlichen Raumes	Sucht einzigartige Umfelder	Ortskern wird zur Bühne	Ortskern = Kulisse	Einbindung der Akteure in nachhaltige Gesamtkonzepte	Lärmemissionen
Verkehr	Erwartet Zufahrt (Durchfahrt) und Parkplätze	Ortskern wird zur Verkehrsfläche	Ortskern = Strasse oder Parkplatz	Anbieten von integrierten Mobilitätskonzepten	Aufenthaltsqualität

Die Arbeit am Strukturwandel ist letztlich eine Arbeit am Gleichgewicht dieses Spannungsfeldes. Es gilt, über Dialogprozesse die gegenseitigen Haltungen und Bilder auszutauschen und zu einem Konsens, oder noch besser, einer Vision zu bringen. Dabei ist das Infragestellen bestehender Bilder wichtig. Man hat oft klare Vorstellungen, was in einen Ortskern gehört und was nicht. Der heute stattfindende Strukturwandel wird häufig als Niedergang der Zentren wahrgenommen. Dabei wird ausser acht gelassen, dass der Detailhandel nicht immer Bestandteil des Ortskerns war, sondern bis vor 150 Jahren Ställe und Werkstätten die Erdgeschossflächen dominierten. Auch das zentrumsnahe Wohnen war nicht immer hoch angesehen. Schlechte hygienische Zustände und enge Raumverhältnisse waren charakteristisch für Altstadtgebiete.

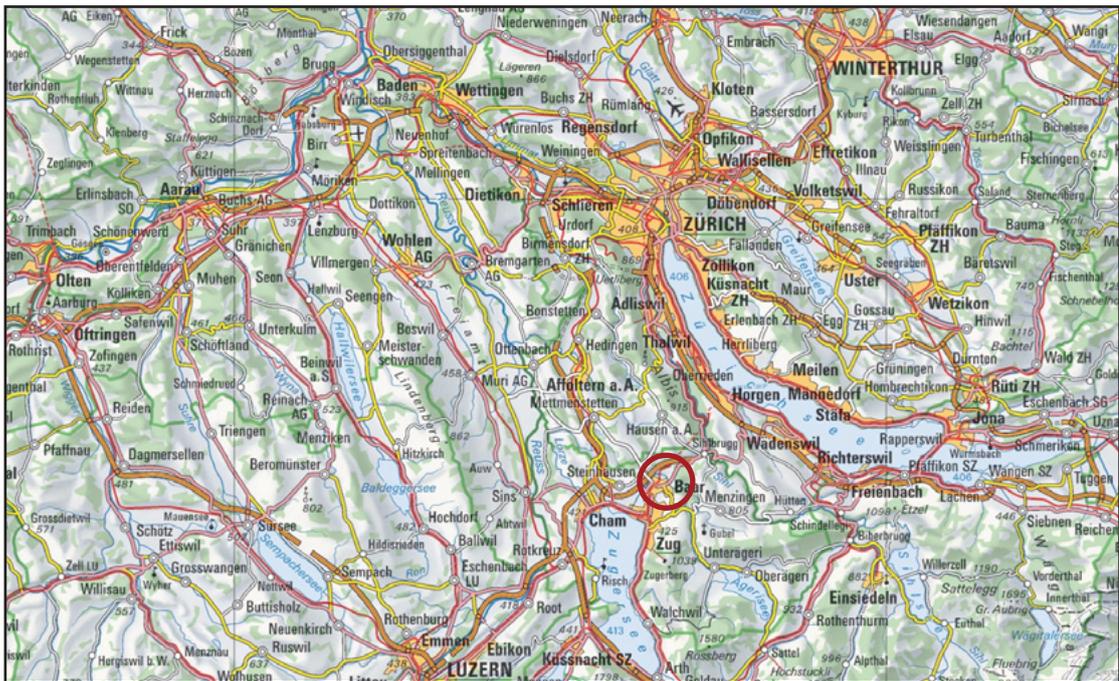
Wir müssen aufpassen, unsere Ortskerne oder Altstädte nicht zu romantisieren und zu musealisieren. Der Wandel ist auch heute, in Zeiten der Denkmalpflege und des Schutzes ein Element, mit dem wir aktiv umgehen müssen.

Baar und Region

Baar ist Teil der Agglomeration Zug, welche geprägt ist durch einen Verbund von Gemeinden am Nordufer des Zugersees. Dieser Verbund zeigt sich heute als Netzwerk rund um die Kernstadt Zug, die ihrerseits in den letzten Jahrzehnten eine enorme Entwicklung durchgemacht hat.

Der Standort Zug - Baar - Cham ist heute geprägt durch Unternehmen mit hoher Wertschöpfung, darunter diverse internationale Handelsfirmen. Diese Positionierung bringt eine grosse Menge an ausländischen Arbeitskräften in den oberen Lohnkategorien mit sich, sogenannte «Expats», die hier ein paar Jahre verbringen. Gleichzeitig wurden die einheimischen, regional tätigen Firmen, verdrängt. Die Boden- und Immobilienpreise haben sich stark nach oben entwickelt, sodass sich die einheimische Wirtschaft diesen Standort oft nicht mehr leisten kann. Die Geschichte von Baar ist ebenfalls gewerblich geprägt, allerdings durch die frühe Industrialisierung entlang der Lorze. Hier finden sich bis heute wichtige Zeitzeugen der Industrie (Kraftwerke, Produktionsstätten), so auch das alte Spinnereigebäude. Viele gewerbliche Bauten im Ortskern sind inzwischen verschwunden und haben Bürogebäuden Platz gemacht.

Baar ist trotz seinen fast 25'000 Einwohnern eine Art «Vorort» von Zug. Zug ist in den letzten Jahren so attraktiv geworden, dass es als Zentrum der Region anerkannt wird. Von Baar ist man in wenigen Minuten in Zug, sei es mit der Stadtbahn, mit dem Bus oder dem Velo.



Baar hat einen sehr niedrigen Steuerfuss und erfreut sich einer grossen Anzahl guter Steuerzahler, darunter auch grosse juristische Personen. Diese Standortgunst gilt für den ganzen Kanton Zug, was zu einer enormen Dynamik in der Ansiedelung von Arbeitsplätzen und Wohnen geführt hat. Auch Baar rechnet bis 2030 mit 5000 weiteren Einwohnern, die im bestehenden Baugebiet untergebracht werden sollen.

Neben dem eigentlichen Ortskern von Baar sind die Ortsteile Allenwinden und Inwil bedeutend. Letzterer ist in den 1970er Jahren als Vorort von Zug mit Wohnsiedlungen im grossen Mas-

ssstab entwickelt worden. Allenwinden ist mehr ein Dorf in der Höhe, geprägt von Einfamilienhausquartieren. Die ganze Region lebt vom hochwertigen Wohnen und der zentralen Lage im Grossraum Zürich. Dies hat zu einem Anwachsen des Autoverkehrs geführt, der heute prägend ist für die Ortskerne und deren Entwicklung. Weitere Infrastrukturbauten (Tangente Zug-Baar derzeit im Bau) werden diese Entwicklung weiter antreiben. Auch sind die Bauentwicklungen in den umliegenden Gemeinden (Ägeri, Cham, Steinhausen etc.) verbunden mit einem weiteren Ansteigen der Automobilität.

Empfehlungen Baar/Region

- Baar wird sich funktional zusehends mit seiner Rolle als «Vorort» von Zug abfinden müssen. Während früher die wenigen Kilometer Distanz zwischen den Ortskernen für eine individuelle Entwicklung der Ortskerne gereicht haben, sind die Orte heute zusammengewachsen, umso mehr, als man oft mit dem Auto unterwegs ist, welches ganz andere Präferenzen beim Einkauf und der Freizeit mit sich bringt. Es wird daher darum gehen, mit der Bevölkerung eine Diskussion zu führen, wohin die Reise geht, wenn Baar nicht mehr das einstige Dorfleben haben wird.



Baar ist in den letzten Jahren vom gewerblichen Dorf an der Lorze zum städtischen Vorort von Zug geworden. Diese städtischen Veränderungen rufen nach einer Stärkung des Dorfaspektes.

- Baar besitzt sowohl städtische wie auch dörfliche Elemente. Beide Aspekte haben ihre Richtigkeit und sollen in den kommenden Entwicklungsphasen berücksichtigt werden. Baar wird den Aspekt «Dorf» herausarbeiten müssen, nachdem in den letzten Jahren viel in den Aspekt «Stadt» investiert wurde. Zudem ist Baar als Dorf klarer von Zug abzugrenzen, welches unangefochten die Stadt markiert.
- Die rege Bautätigkeit der letzten Jahre wird bei der Bevölkerung das Bedürfnis nach Mässigung verstärkt aufkommen lassen. Es soll vermehrt auf Qualität statt auf Quantität gesetzt werden. Baar soll zu einem lebenswerten Kleinod und nicht nur zu einer ausufernden Vorstadtsiedlung für Begüterte werden.

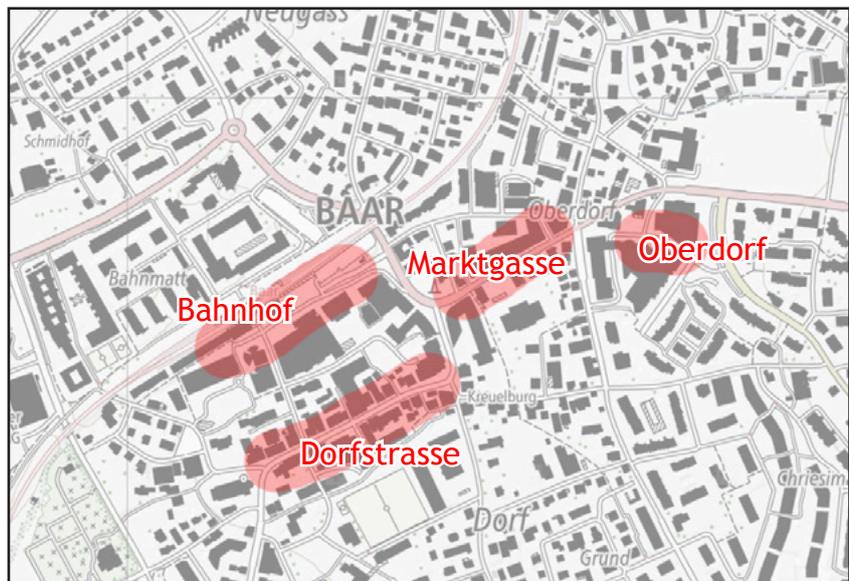
- Der hohe Anteil an «Wirtschaftsnutzniessern» ohne lokalen Bezug stellt eine Herausforderung dar. Sie treiben zwar die Wirtschaft in der Region an, schaffen aber auch eine Parallelwelt, die sich kaum einbringt in den Alltag oder die Kultur. Hier wären Überlegungen sinnvoll, wie man diese Menschen besser ins Dorfleben integrieren könnte, z.B. über Angebote für Kinder, Sport, Freizeit etc.
- Die fortschreitende Siedlungsentwicklung in der Region, kombiniert mit weiteren Strasseninfrastrukturen wird eine zunehmende Belastung für die Lebensqualität. Dieser Auto-Logik muss eine Logik der kurzen Wege, des Langsamverkehrs und der öffentlichen Transportmittel entgegengesetzt werden. Konkret sollen die grossen Unternehmen Mobilitätsstrategien für ihre Belegschaft entwickeln (Mobilitätsmanagement), um Alternativen aufzuzeigen zur täglichen Autonutzung. Auch kann es nicht darum gehen, mit stetig neuen Infrastrukturprojekten diesem Druck des Autos weiteren Raum zu bieten. Es braucht einen gewissen Leidensdruck beim Autofahren, um Alternativen attraktiv zu machen.

Ortskern / Erdgeschossnutzungen

Baar besitzt zwischen Rathaus und Kirche einen kompakten Ortskern mit einigen repräsentativen Bauten aber auch vielen Neubauten. Hinzu kommt, dass die wichtigsten Strassenzüge (Dorfstrasse und Marktgasse) gleichzeitig Durchfahrtsachsen sind. Ein eigentlicher Dorfplatz existiert nicht. Heute stellt sich die Frage, wo das Zentrum ist und wie eine Art «Zentrumsgefühl» generiert werden kann.

In der Summe sind vier Zentrumsbereiche wahrzunehmen, die

Im Ortskern lassen sich vier Zentrumsbereiche identifizieren, die aber nur bedingt untereinander verbunden sind. Das führt dazu, dass sich kaum Synergien zwischen den Läden bilden.



nur bedingt miteinander verbunden sind: Dorfstrasse, Markt-gasse, Zentrum Oberdorf und Bahnhof. Die Verbindungen zwischen diesen Zentren sind teilweise geprägt von Wohnstrukturen, Hof-situationen (Bereich Poststrasse) oder von wenig attraktiven Strassenzügen (Bahnhofstrasse).

Die Dorfstrasse ist heute eine Art Relikt aus einer früheren Zeit.

Man findet eine Ladenkultur, die derzeit im Abbau begriffen ist, ohne dass viel Neues sichtbar würde. Gleichzeitig ist ein Gestaltungsansatz spürbar, wo Verkehr, Parkplätze und Aussenraumgestaltung im damaligen Zeitgeist arrangiert wurden. Mit der abnehmenden Nutzung und fortschreitender Zeit wirkt diese Konstruktion zusehends erneuerungsbedürftig.



Die Dorfstrasse ist durch den Strukturwandel unter Druck geraten. Ihre Mischfunktion als Durchfahrtsachse und Einkaufslage ist dadurch nicht einfacher geworden.

Die Marktgasse hat durch die neue Bebauung auf der nördlichen Seite eine mächtige Kulisse erhalten, die aber durch die teilweise wenig publikumswirksamen Erdgeschossnutzungen zu pompös wirkt. Die Breite des Strassenraumes sorgt des Weiteren für eine wenig geborgene Stimmung. Man wähnt sich eher in einer städtischen Einfallsachse als in einem Dorf. Hier wären Massnahmen zur Anhebung der «Wohnlichkeit» des Strassenraumes sinnvoll.

Am Bahnhof haben sich mit Migros und Coop die beiden Grossverteiler installiert. Hier konnte mit einer Begegnungszone und nur mässigem Durchgangsverkehr eine hohe Aussenraumqualität erreicht werden. Der Bahnhof ist zum wichtigsten Frequenzpol des Ortskerns geworden. Dies wiederum bringt das ganze Zentrumsgefüge in Bewegung. Der Bereich Bahnhof ist vom Aussenraum her gut gelungen. Er bietet eine gewisse Gebor-



Der Bereich Bahnhof kann heute durch attraktive Erdgeschossnutzungen und einen gut gelungenen Aussenraum überzeugen. Er hat damit eine Zentrumsfunktion übernommen, die den restlichen Ortskern unter Druck setzt.

genheit und dank der Begegnungszone eine gute Querungsqualität. Mit dem Coop ist ein wichtiger Player vor Ort. Die Migros ist leider abgeschlagen und nicht in den Platz integriert, was schade ist. Überhaupt ist die Migros im Dorfbild bedauerlich wenig präsent. Auf der Seite Neugasse (Unterführung) muss man sich mit einer quasi toten Front zufrieden geben. Der Bereich Bahnhof funktioniert in sich gut und kann im westlichen Teil sogar Platzqualitäten aufweisen. Der Übergang von der öffentlichen Verkehrsdrehscheibe zum intimen Vorplatz des Pflegeheimes ist grossartig gelungen.

Die Marktgasse hat eine städtische Bebauung erhalten, die Erdgeschossnutzungen sind aber wenig bedeutend. Zudem bietet die verkehrsbelastete Strasse keine angenehme Umgebung für den Einkauf.



Im Zentrum Oberdorf (Ecke Langgasse / Ägeristrasse) findet sich ein kleines Einkaufszentrum (aus den 1980er Jahren), das mit Coop, Denner und Aldi drei Anbieter des täglichen Bedarfs aufweist. Es kann heutigen Ansprüchen an eine offene Einkaufsumgebung nicht mehr genügen und kämpft um seine Bedeutung im Dorfgewebe. Da es verkehrstechnisch günstig liegt (Zufahrt, Parkplätze, Parkhaus) funktioniert es für den täglichen Bedarf recht gut. Trotzdem würde es nicht wundern, wenn Coop diesen Standort zugunsten der Filiale am Bahnhof aufgeben würde.

Das Zentrum Oberdorf ist vor allem für Autokunden aus der Region attraktiv. Als Einkaufszentrum ist es wenig überzeugend und gefährdet.



Der Detailhandel in Baar wird sich neben dem Angebot in Zug nur noch begrenzt halten können. Die Stadt wird fast alles, was Lifestyle und Mode ist, absorbieren. In Baar bleiben ein Teil des täglichen Bedarfs und gewisse Nischen. Die Vorteile Baars gegenüber Zug erschöpfen sich in wenigen Punkten: Erreichbarkeit, Parkplätze, persönliche Beratung, Dorfgefühl. Mit diesen Elementen muss eine Strategie herausgearbeitet werden, welche für die einzelnen Zentrums-lagen eine möglichst attraktive Nutzung ergeben. Das wird nicht einfach sein.

Empfehlungen

Ortskern / Erdgeschossnutzungen

- Der Ortskern von Baar wird beide Gesichter entwickeln müssen: Dorf und Stadt. Während der Aspekt Stadt mit den Neubauten rund um den Bahnhof und der Marktgasse recht stark gesetzt wurde, hinkt der Dorfaspekt hinterher. Dieser muss herausgearbeitet werden, um Baar wieder mit der Identität des Dorfes zu verbinden und einen Kontrapunkt zu Zug zu bilden.
- Es wird kaum möglich sein, die vier erwähnten Zentrums-lagen (Dorfstrasse, Marktgasse, Bahnhof und Zentrum Oberdorf) zu einem Zentrum zu verschmelzen, weil nicht ausreichend Nachfrage nach Erdgeschossnutzungen besteht. Man muss von einem weiteren Schrumpfungsprozess bei den Läden ausgehen, der Leerstände generieren wird und die Frage aufwirft, welche Lagen man als Zentrumselement fallen lässt, und wo eine Konzentration der Nutzungen anzustreben ist.



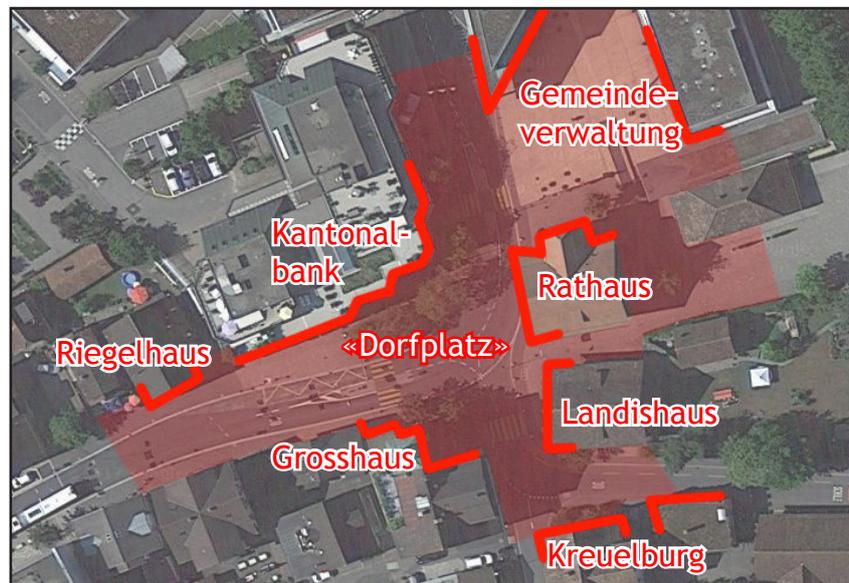
Baar besitzt eine Gruppe attraktiver Gebäude im Zentrum, die es in Szene zu setzen gilt. Hier muss der Aspekt «Dorf» herausgearbeitet werden, verknüpft mit der Begegnungsfunktion eines «Dorfplatzes».

- Der Bereich Bahnhof wird kommerziell das Rennen machen und stabil bleiben. Alle anderen Bereiche sind mittelfristig gefährdet als Zentrums-lagen. Wir empfehlen daher, als zweiten Pol neben dem Bahnhof den «Dorfplatz» zu entwickeln: den Kreuzungsbereich Dorfstrasse / Inwilstrasse / Leihgasse. Diese Lage überzeugt durch eine gute Lage und mehrere charakteristische Gebäude, welche den zukünftigen Platz säumen: Gemeindeverwaltung, Kanto-

nalbank (Kronengebäude), Rathaus, Kreuelburg und Riegelhaus. Indem man die Fläche durchgehend gestaltet, schafft man einen Platz mit Identifikationscharakter und Ausstrahlung.

- Am anderen Ende der Dorfstrasse, bei der Kirche, könnte ebenfalls ein Platzbereich als Zentrumsporte entwickelt und gestaltet werden. Hier ist es vor allem die Kirche, die als identitätsstiftender Bau wertvoll ist. Daneben gibt es heute schon gastronomische Nutzungen am Platz.

Die Idee des «Dorfplatzes» schafft einen zentralen Ort mit starken Häuserfronten und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten.



- Die Dorfstrasse kann von diesen beiden Plätzen oder Pforten profitieren. Trotzdem wird das Zentrumsgefühl von Baar in Zukunft nicht mehr im gleichen Mass wie bisher vom Detailhandel geprägt sein. Man muss andere Nutzungen in den Ortskern integrieren, um Begegnung und Identität zu fördern. Dazu gehören Freizeitnutzungen, Kultur, Gastronomie, Verwaltung etc.
- Der «Dorfplatz» wäre der Kern dieses neuen Dorfgefüges. Hier soll das Zentrum von Baar erlebbar werden. Charakteristische Gebäude säumen schon heute diesen Bereich und lassen sich in Szene setzen. Dazu soll der Platzbereich von Fassade zu Fassade geöffnet und gestaltet werden. Eine Begegnungszone bringt die nötige Verkehrskultur und Koexistenz. (siehe Skizze).
- Rund um den «Dorfplatz» sollen wichtige Nutzungen untergebracht werden. Zentral ist das Rathaus, dessen Erdgeschoss im Sommer gegen die Strasse offen sein soll und eine gastronomische Nutzung mit Aussenbewirtschaftung bieten muss (Mikrobrauerei, offene Backstube...). Die Kantonbank könnte ihre Halle mit einem Kulturcafé und Kulturkino teilen und so einen wichtigen Beitrag ans Dorfleben bieten.
- Ausgehend vom «Dorfplatz» und dem «Kirchplatz» kann die Dorfstrasse eine gewisse Stabilisierung erhalten. Sie soll eine Neugestaltung erfahren, die sich von Fassade zu Fassade orientiert und stärkeren Bezug zu den Erdgeschossen und Aussenräumen aufnimmt. Aus der geraden Strassenflucht soll ein gegliederter Raum entstehen, der Nutzungsinseln aufweist. Die Parkplätze sollen gruppiert werden und zwischendrin mehr Platz bieten für Verkauf, Gastronomie und Begegnung.

- Es braucht einen gemeinsamen Entwicklungsprozess für die Dorfstrasse. Hauseigentümer und Ladenbetreibende müssen sich über die weitere Entwicklung verständigen und am gleichen Strick ziehen. Wichtig ist vor allem, dass die bestehenden Läden gehalten und gestärkt werden können.
- Es wird eine Herausforderung sein, die Dorfstrasse als lebendigen «Ortskern» halten zu können. Gleichzeitig erleben Baarerinnen und Baarer diesen Strassenabschnitt als ihr Zentrum. Dies rechtfertigt eine verstärkte Auseinandersetzung mit der Strasse und eine allfällige Neugestaltung zugunsten mehr Aufenthaltsqualität.



Die Dorfstrasse soll weniger Strasse und mehr Aussenraum werden. Dazu darf eine Gesamtgestaltung von Fassade zu Fassade umgesetzt werden (welche auch im heutigen Ansatz vorgesehen war).



Kreuzlingen hat mit dem «Boulevard» eine gute Lösung für die zentrale Einkaufsstrasse gefunden, die wie die Dorfstrasse eine Frequenz von ca. 9000 Fahrzeugen aufweist.

- Marktgasse und Zentrum Oberdorf können kaum in ihrer Entwicklung beeinflusst werden. Hier werden sich gewisse Nutzungen halten können, die aber nur wenig mit dem fussläufig verbundenen Dorfzentrum zu tun haben.
- Für das Zentrum Oberdorf sind alternative Nutzungen denkbar, z.B. in Richtung Freizeit. Ein Bowling- und Billardcenter könnte als Treffpunkt dienen und Expats ansprechen.
- Der Bereich Bahnhof ist in der heutigen Form gelungen und attraktiv. Es sind vor allem die Wegverbindungen in

den Dorfkern, die mangelhaft sind. Mehr dazu im Kapitel «Aussenraum». Es sind zudem Wege zu suchen, die Migros stärker in diesen Platz und in den Ortskern einzubinden.

- Die Idee der Arkaden in den Geschäftshäusern ist durch den Strukturwandel in Frage zu stellen. Neue Gebäude sollten nicht zwingend damit ausgestattet werden müssen. Arkaden ohne attraktive Ladennutzung haben einen bedrückenden Charakter. Zudem wirken Arkaden immer etwas düster. Aus diesem Grund sollten die heutigen Arkaden besser ausgeleuchtet und gestalterisch aufgewertet werden.

Arkaden sind dann attraktiv, wenn sich darin publikumsorientierte Nutzungen mit beleuchteten Auslagen finden. Beides ist in Baar nicht mehr überall gegeben. Entsprechend müssen die Arkaden hinterfragt oder aufgewertet werden.



- Es braucht ein klares raumplanerisches Bekenntnis zum Ortskern. Dies muss einen Ausschluss von Einkaufsnutzungen an peripheren Lagen zur Folge haben. Die Region sollte ein Interesse daran haben, eine entsprechende Strategie zusammen mit dem Gemeinden auszuarbeiten. Gerade die neuen Strassenverbindungen bringen die Gefahr mit sich, dass in Gewerbegebieten Laden- und Freizeitnutzungen entstehen. Dies sollte verhindert werden.
- Innerhalb des Ortskernes Baar braucht es eine Konzentrationsstrategie. Idealerweise sollen die heutigen Ladennutzungen rund um Dorfstrasse und Bahnhof angeordnet werden. Besondere Beachtung verdienen Schlüssellagen. So ist das Eckgebäude Marktgasse / Dorfstrasse (Raiffeisen) dringend (wieder) mit einer attraktiven Nutzung zu versehen. Das gleiche gilt für die Gebäude am zukünftigen «Dorfplatz».

Wohnnutzung

Baar profitiert von einer enormen Standortgunst, nicht zuletzt durch die Nähe zu Zug und Zürich. Nachteil dieses Wohndrucks ist eine Verdrängung der günstigen Wohnmöglichkeiten aus dem Ort hinaus. Damit geht eine gewisse Entmischung einher, die der sozialen Vitalität der Gemeinde abträglich ist. Die Gemeinde hat dieses Problem aber erkannt und betreibt seit Jahren eine engagierte Baulandpolitik zugunsten des genossenschaftlichen Wohnens.

Innerhalb des Ortskernes scheint es ein Gefälle zwischen guten und weniger guten Wohnlagen zu geben, wobei letztere vor allem an den befahrenen Strassen zu finden sind. So sind auch die Liegenschaften an der Dorfstrasse Teil dieser Tendenz, verbunden mit einem höheren Ausländeranteil und einer wachsenden Anonymität.



Das Wohnen im Ortskern von Baar ist grundsätzlich gut nachgefragt. Gegenüber den guten Lagen am Dorfrand sind hier auch günstigere Wohnungen zu haben.

Betrachtet man die einzelnen Häuser, so sind es derzeit die sinkenden Erträge auf den Erdgeschossen, welche die Eigentümer beschäftigen. Dies trifft wohl auf alle Lagen zu, ausser vielleicht am Bahnhof.

Empfehlungen Wohnnutzung

- Es macht Sinn, die Hauseigentümer auf den laufenden Strukturwandel und seine Auswirkungen auf die Erträge aufmerksam zu machen. Das Ziel soll eine Sensibilität zugunsten attraktiver Erdgeschossnutzungen sein, was oft verbunden ist mit einem rechtzeitigen Senken der Mietpreise für die Ladenlokale. Erfahrungen in anderen Gemeinden haben gezeigt, dass ein vorausschauendes Handeln der Eigentümer besser ist als längere Phasen des Leerstandes. Im Gegenzug zu den sinkenden EG-Mieten können in der Regel die Erträge in den Obergeschossen gehalten oder über Aufwertungsmassnahmen gesteigert werden.
- Die Senioren sind eine wichtige Altersgruppe für den Ortskern. Sie wünschen einen starken Bezug zum Ort und sind oft auch bereit, in die historischen Häuser zu investieren. Es ist empfehlenswert, dass man rund um das Thema Alter

Dienstleistungen und Kombinationsmöglichkeiten hervorhebt, um diesem Kundensegment eine neue Wahlheimat zu bieten. Dazu sind die Voraussetzungen in Baar weitgehend gegeben.

- Das Wohnen im Erdgeschoss ist keine Lösung für die brachliegenden Flächen. Es kann aber punktuell Sinn machen, vor allem auf die lärm-abgewandten Bereiche hinaus. Es ist daher die heutige Regelung der Nutzungsbeschränkung zu prüfen. Oft reicht es, wenn die publikumsorientierte Seite attraktiv bleibt.

Öffentlicher Raum & Verkehr

Baar ist in der komfortablen Lage, dass es reichlich Erholungsräume in der Umgebung bietet, von Wäldern und Bächen bis zum See. Trotzdem muss mit dem sukzessiven Anwachsen der Siedlungsflächen und des Verkehrs dem Aspekt der Aussenräume im Ortskern mehr Beachtung geschenkt werden. Baar muss in diesem Sinn «städtischer» werden.

Der Ortskern von Baar ist im klassischen Widerspruch zwischen Erreichbarkeit und Verkehr gefangen. Zum einen möchten die Kunden mit dem Auto kommen und vor Ort parkieren, zum anderen möchten sie die Annehmlichkeit eines autofreien und gemütlichen Zentrums.

Der Konflikt akzentuiert sich in der Dorfstrasse, da sie mit einem erheblichen Durchgangsverkehr konfrontiert ist (9000 Fahrzeuge täglich), gleichzeitig aber gemütlich und belebt sein sollte. Dazu kommt, dass ihre Erdgeschossnutzungen nicht mehr stabil sind und man damit rechnen muss, dass Leerstände und Nachnutzungen sich häufen werden.

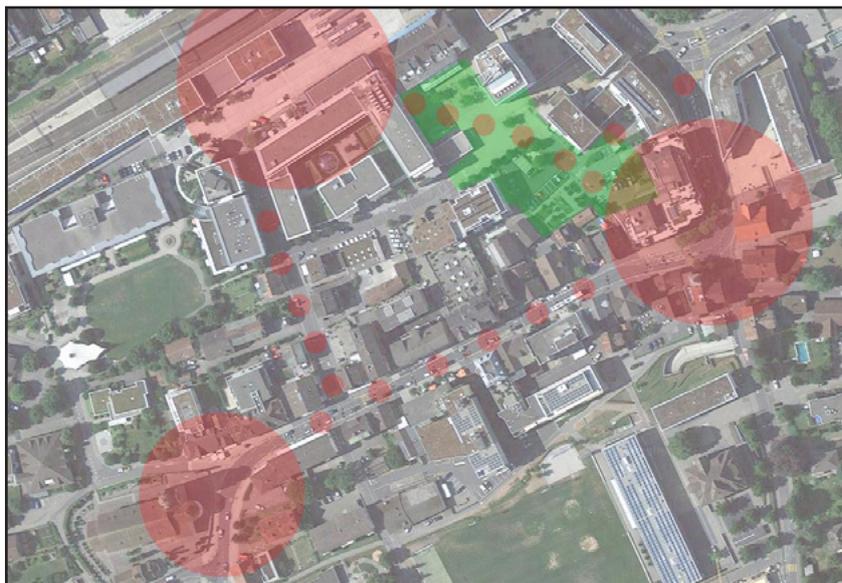
Baar wird sich daran gewöhnen müssen, dass nicht mehr überall Zentrum ist. Damit stellt sich aber auch die Aufgabe, die Begegnungsfunktion im Ortskern neu zu denken und zu gestalten.



Ebenfalls von Nachteil sind die teilweise grossen Gehdistanzen zwischen den belebten Achsen im Zentrum. Hier besteht ein Potential, zum einen durch Konzentration der Nutzungen, zum anderen durch Aufwertung der teilweise unattraktiven Verbindungen. Baar muss noch fussgängerfreundlicher werden.

Empfehlungen Öffentlicher Raum & Verkehr

- Der Vorschlag, neben dem Bahnhof einen «Dorfplatz» und einen «Kirchplatz» zu etablieren, wirft die Frage nach den Verbindungen zwischen diesen Zentrumslagen auf. Zum einen rückt die Bahnhofstrasse in den Fokus, zum anderen die Poststrasse und der gesamte rückwärtige Bereich zwischen Bahnhof und Dorfstrasse. Hier befindet sich im Moment eine reichlich unklare Situation zwischen Hinterhof, Erholungsort und Ladenlage. Dies sollte geklärt werden mit dem Ziel, die zukünftigen Zentrumslagen zu stärken.



Zwischen den drei Punkten Bahnhof, «Dorfplatz» und «Kirchplatz» bekommen die Wegverbindungen (rote Punkte) eine stärkere Bedeutung. Im Zentrum bietet sich die Idee eines «Stadtspark» (grün).

- Die vorgesehene Planung mit einem weiteren massiven Baukörper in dieser Hofsituation ist in unseren Augen zu hinterfragen. Baar hat inzwischen eine erhebliche städtische Dichte, was den Aspekt der Grünräume wichtiger macht. Aus unserer Sicht könnte im erwähnten Bereich auch eine Art «Stadtspark» entstehen; ein Grünbereich mit Sitzmöglichkeiten, vielleicht einer Volière mit Teich und guten Wegverbindungen zwischen «Dorfplatz» und Bahnhof. Auch die Laderampen Coop und Migros sollten sich



Diese Passage wäre eigentlich eine Hauptverbindung für Fussgänger und Kunden. Heute mutet der Durchgang wenig einladend an. Er soll in ein Gesamtkonzept «Stadtspark» integriert werden.

in diesen «Stadtspark» kreativ integrieren lassen. Wichtig scheint uns der Durchgang in Richtung Bahnhof, der heute kaum erkennbar ist und eher bedrohlich wirkt.

- Die Idee «Stadtspark» würde es auch erlauben, das Thema Kinder verstärkt aufzugreifen. Baar könnte mit einem tollen Spielangebot Einkauf und Kinder verbinden, was ein wichtiges Plus gegenüber Zug darstellen und auch Expats mit ihren Familien ansprechen könnte.

Die Poststrasse ist von ihrer Aussage her widersprüchlich und soll nicht in Richtung einer belebten Zentrumsachse entwickelt werden. Sie könnte als Wohnbereich mit Anschluss an den «Stadtspark» fungieren.



- Die Poststrasse ist als Einkaufsachse nicht zu entwickeln. Sie ist schon heute missverständlich und konkurriert das eigentliche Zentrumssystem.
- Der Ortskern von Baar weist scheinbar reichlich Parkplätze auf, vor allem in den unterirdischen Flächen um den Bahnhof. Da oberirdische Plätze in der Gunst der Kunden aber weiterhin höher stehen, sind diese für strategisch wichtige Bedürfnisse zu reservieren, vor allem für Kurzzeitbedürfnisse der Geschäftskunden: Bäckerei, Metzgerei, Apotheke etc. Dazu genügt eine halbe Stunde als Maximalparkzeit. Man kann sogar über eine kostenfreie Nutzung diskutieren. Im Gegenzug muss man in der Dorfstrasse genau hinsehen, wo man sich mit den Parkplätzen Aussenraumpotentiale verschenkt oder verbaut. Hier könnten weniger Parkplätze unter dem Strich mehr bringen für die Geschäfte.
- Das Thema Fussgängerzone ist kaum mehr realistisch für die Dorfstrasse. Dazu hat sie zu wenig kommerzielle Attraktivität. Ein Ausschluss des Verkehrs wäre für die heutige Ladensituation kaum zu verkraften. Ein Wechsel auf eine Fussgängerzone braucht eine starke Ladenszene. Dies ist derzeit nicht mehr gegeben. Die heutige Basis (Zone 30) scheint ausreichend und erlaubt grundsätzlich ein freies Queren (Modell Köniz BE). Der Dorfplatz und der Kirchplatz könnten ergänzend als Begegnungszonen ausgestaltet werden, ebenso die Poststrasse.
- Eine weitere Massnahme wäre ein Hauslieferdienst nach Muster Burgdorf, an den sämtliche Läden in Baar (und Zug?) angeschlossen wären. Die gekauften Waren würden mittels Elektrovlos durch ein Beschäftigungsprogramm zu den Kunden nach Hause gebracht. Die Massnahme hat sich in der Stadt Burgdorf als Kundenbindungselement etabliert und liefert jährlich über 50'000 Taschen.

Beurteilung Fellmannpark

Auf Bitte der Gemeinde wurde der Fellmannpark einer genaueren Betrachtung unterzogen. Er stellt eine Entwicklungsreserve im Zentrum von Baar dar (Ecke Marktgasse / Neugasse). Das Gelände birgt heute eine kleine Grünanlage und einzelne Häuser in unterschiedlicher baulicher Qualität. Das Haus Florastrasse 3 nimmt darin als mutmassliches Schutzobjekt eine Sonderstellung ein.

Aus Sicht Netzwerk Altstadt kann zum Fellmannpark folgendes festgehalten werden:

- Das Gelände stellt keine strategische Erweiterung des Einkaufsperimeters im Zentrum Baar dar. Dazu liegen die Flächen auf der «falschen» Strassenseite. Zudem sind genügend Flächen in Baar vorhanden für den Detailhandel.
- Damit macht es keinen Sinn, den zukünftigen Bauten allzu rigide Nutzungsaufgaben zu machen. Entlang der Strasse sind die Erdgeschosse publikumsorientiert zu halten. Rückwärtig kann auf allen Etagen gewohnt werden.
- Der Aspekt Grünraum ist in unseren Augen nur mässig überzeugend. Der heutige Parkbereich entlang der Strasse ist stark lärmbelastet. Demgegenüber würde die Entwicklung der Idee «Stadtparks» im Bereich Poststrasse eine wesentlich höhere Aufenthaltsqualität bieten. Dieser Parkbereich wäre zudem besser erschlossen und würde eine wichtige Fussverbindung aufwerten helfen.
- Der Aspekt des grünen Aussenraumes im Areal Fellmannpark soll trotzdem weiter verfolgt werden, indem zwischen den Einzelbauten öffentliche Flächen betreten bleiben, die lärmgeschützt sind und der Durchwegung dienen. Man würde auf diese Weise den Dorftypus stützen, welcher stark vom Einzelhaus im öffentlichen Umfeld lebt.



Der Fellmannpark ist als Grünraum wenig attraktiv, bringt aber eine optisch wohlthuende Freifläche an eine dichte und verkehrsbelastete Lage.

- Eine Bebauung mit grossen Baukörpern entlang der Strassenachse (Blockrand) wäre heikel, da sich dazu kaum publikumsintensiven Erdgeschossnutzungen finden lassen. Es würde eine eher unwirtliche Zentrumssituation entstehen.

- Das Manko der verkehrsbedingten Isolation des Fellmannparks bzw. der Entwicklungsfläche könnte mit einer Passerelle über die Neugasse kompensiert werden. Dieser Übergang müsste von der Bahnhofstrasse zum Fehlmannpark führen (siehe Skizze) und würde eine neue Achse in diesem Areal bilden. Diese Variante könnte bei weiteren städtebaulichen Überlegungen berücksichtigt werden. Sie würde einen Mehrwert für die fussläufige Erschließung des Bahnhofs aus dem Oberdorf bieten.

Eine Option wäre eine Passerelle über die Neugasse. Damit würde sich die Logik dieses Entwicklungsgebietes wesentlich ändern. Es würde ein öffentlicher Mehrwert mit dem Zugang zum Bahnhof geschaffen.



Zusammenfassung

Baar ist ein Dorf mit einem gewaltigen Wandel hin zu Wohlstand und Prosperität. Dieser Wandel hat aber nicht verhindert, dass der bisherige Kern in seiner Funktion als Begegnungs- und Einkaufsort in Frage gestellt ist. Die Dorfstrasse dokumentiert diese Situation, die sich nicht zuletzt durch die zunehmende Automobilität eingestellt hat.

Der Umstand, dass mit Zug ein echtes Zentrum mit allen Funktionen vorhanden ist, macht die Sache nicht einfacher. Zudem haben sich die beiden Grossverteiler am Bahnhof niedergelassen, was den bisherigen Zentrumsachsen zunehmend die Kunden wegnimmt.

In dieser eher heiklen Situation sind vor allem zwei Dinge wichtig: Zum einen muss Baar sein Zentrum teilweise vom klassischen Bild des Detailhandelszentrums lösen und andere Funktionen für die Begegnung und Identifikation erkennen und fördern (Gastro, Freizeit, Dienstleistungen, Verwaltung, Sport etc.). Zum anderen scheint mit der Idee «Dorfplatz» ein stimmiges Konzept gefunden, welches dem Bereich Bahnhof einen zweiten belebten Pol entgegensetzt und durch seine interessante Gebäudekulisse eine starke Identifikationsfunktion bieten kann.



Ausgehend von diesen zwei Leitgedanken kann eine Strategie für die Aufwertung oder Stabilisierung des Zentrums erarbeitet werden, was unter Mitarbeit der Läden, der Eigentümer und der Bevölkerung geschehen muss. Hier ist die angedachte «Nutzungsstrategie» eine gute Wahl.

Der Wandel des Ortskerns ist eine emotionale Angelegenheit, die nicht alleine über eine gute Planung gelöst werden kann. Die Diskussion über die eigene Zukunft ist zudem eine Chance, das «Dorf» wieder in den Mittelpunkt zu stellen und Identifikation zu schaffen.

