

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 14 (2001)
Heft: [1]: Maag-Areal Plus

Artikel: Maag-Areal Plus : Studienaufträge für die Neunutzung eines Industrieareals
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121547>

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: 06.02.2025

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

Pfingstweidstrasse

Familiengärten

Technopark

Giesereihalle

Sulzer-Escher-Wyss

Coop Lagerhaus 3

Coop Lagerhaus 1

Turbinenplatz im Bau

Kreisbüro

8937 Zürich-Wipkingen

Coop Verteilzentrale

Hochhaus

Sulzer-Escher-Wyss

Sulzer-Escher-Wyss

bestehende Fabrik

Escher-Wyss-Platz

Schiffbau Schauspielhaus

Zürich (im Bau)

Coop Lagerhaus 2

Kaufmännische Berufsschule

Cinemax Multiplex-Kino

Maag Areal

Viadukt Westtangente

denunter Hardstrasse

Parkhaus Welti-Türer

Industriegleise

Maag Areal

Kehrichtverbrennungs-

anlage Josefstrasse

S-Bahnstation Hardbrücke

mit Gleisfeld

Bahnviadukt

Maag-Areal Plus

Studienaufträge für die Neunutzung eines Industrieareals

Luftaufnahme des Planungsgebiets und seiner Umgebung vom 9. Juni 1998

Die Planung für die neue Nutzung des Maag Areals hat zwei lobenswerte Besonderheiten. Die Ebene Quartier und die Ebene Grundstück wurden erstens koordiniert bearbeitet und zweitens klappte diesmal die viel zitierte PPP, die Public Private Partnership.

Der Ingenieur Max Maag entwickelte 1908 ein Verzahnungssystem. Er liess es 1909 patentieren zusammen mit einer Hobelmaschine für verzahnte Stirnräder. Bereits 1913 hatte Max Maag das Areal der liquidierten Autofabrik «Saphir» gekauft und baute seither die Maag-Zahnrad-Fabrik schrittweise aus. Kürzen wir ab: Der Aufstieg und Fall der schweizerischen Maschinenindustrie ist schon oft beschrieben worden. Zurück blieb bei «Zahnradli-Maag» ein Grundstück von fast 40 000 m² im Zürcher Industriequartier, in bester Lage, genau neben der S-Bahnstation «Hardbrücke».

Das Stadtforum

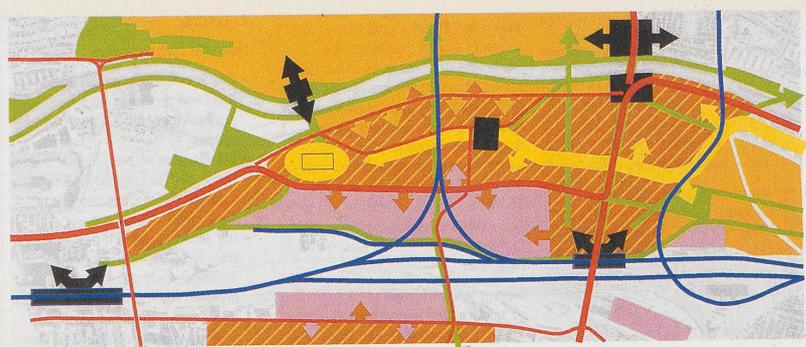
Das Industriequartier, amtlich Kreis 5, ist ein problembeladenes Stück Stadt. Hier leben viele Ausländer und Anfang der Neunzigerjahre bedrohte auch die offene Drogenszene das Quartier. Die Immobilienleute sprachen despektierlich von der Sahelzone, in die man nicht investieren könne. Dazu kam,

Titelseite: Die Industriebauten des Maag Areals heute. Sie verkörpern die Quartier-Identität



Josefswiese
Migros-Hochhaus
am Limmatplatz

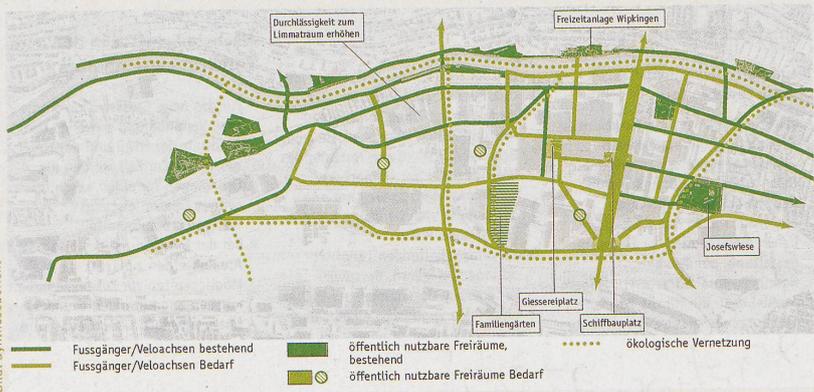
Bild: Synthesebericht



- Wohnen
- Kulturmeile, Freizeitorientierungen
- Mischgebiet, vorwiegend Arbeiten
- öffentliche Bauten und Anlagen, Quartiersversorgung, Bahnstationen
- Grossstadion
- Distributionsfunktionen
- Verzahnung

Prinzipalskizze Entwicklungskonzept. Aus dem Synthesebericht der kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West vom März 1999

Bild: Synthesebericht



- Fussgänger/Veloachsen bestehend
- Fussgänger/Veloachsen Bedarf
- öffentlich nutzbare Freiräume, bestehend
- öffentlich nutzbare Freiräume Bedarf
- ökologische Vernetzung

Freiraum. Nicht einzelne Inseln, sondern ein Netz sollen die Freiräume bilden. Rückgrat ist der Limmatraum. Die bestehenden Strukturen sollen ausgebaut werden

Aus: Büro ur, Machbarkeitsstudie, September 1998



Verkehrsplanung. Der West-Ast des einstigen Ypsilon wird über die Pfingstweidstrasse und mit einer neuen Rampe auf den Viadukt der Westtangente geführt, von da über den Sihlquai Richtung Bahnhof und künftige Sihltiefstrasse. Bis dahin aber liegt das Ypsilon an der Westtangente

... dass die einen glaubten, die Stadt sei gebaut, die anderen hingegen verlangten freie Bahn für den Dienstleistungssektor. Kurz gesagt: Links und Rechts blockierten sich gegenseitig und damit die Entwicklung. Das Stadtforum, eine breit abgestützte Gesprächsrunde, die der Stadtpräsident 1996 angeschoben hatte, war als Deblockierungsmassnahme gedacht. Die Vertreter der Grundeigentümer, des Quartiers und der Stadt lernten wieder miteinander zu reden. Am Schluss waren sich alle in einem Punkt einig: Der Kreis 5 muss aufgewertet werden. Seither reden alle von der städtebaulichen Qualität.

Die Kooperation

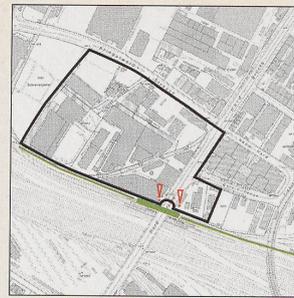
Die neuen Zauberworte hiessen «kooperative Entwicklungsplanung». Gemeint war das gemeinsame Erarbeiten einer Zielvorstellung für das Quartier. Ein Grundstück ist nie allein und erst das Quartier als Ganzes entscheidet über seinen Wert. Die Grundeigentümer und die Stadt (Amt für Städte-

bau) setzten sich zusammen und führten 1998 Planungsworkshops durch. Drei Teams, Ernst Basler + Partner mit Max Dudler, Morger & Degelo mit Christian Kerez und OMA, Office for Metropolitan Architecture skizzierten, was im Kreis 5 möglich wäre. Dabei konzentrierten sie sich auf die Industrieareale im Westen, zwischen Hardbrücke und Hardturmstadion und zwischen Gleisfeld und Limmat. Das Ergebnis wurde in einem Synthesebericht zusammengefasst und im Helmhaus in einer Ausstellung vorgestellt. Im Synthesebericht steht folgendes: «Die Entwicklung soll den in Zürich West möglichen attraktiven Nutzungs-Cocktail zum Ausdruck bringen. Auch sind städtebauliche Markenzeichen zu setzen.»

PPP

Die Maag Holding AG war an der Entwicklungsplanung mitbeteiligt. Im Synthesebericht steht: «Bei der Entwicklung des Maag Arealen werden die Möglichkeiten zur Zusammenarbeit

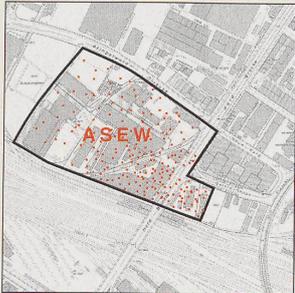
Was soll der Planer berücksichtigen?



Setze einen städtebaulichen Akzent, ein aus der Ferne gut sichtbares Signal an die Hardbrücke und Sorge dort für eine Torwirkung



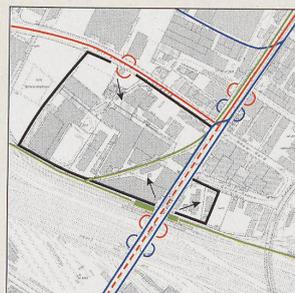
Schaffe eine Empfangssituation an der S-Bahnstation Hardbrücke



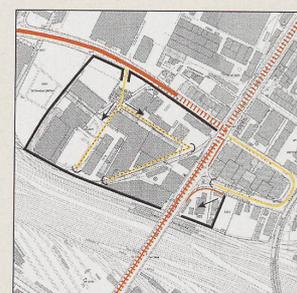
Konzentriere die Arbeitsplätze dort, wo sie vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind



Sorge für eine vernünftige Etappierbarkeit, indem du die heutige Baustruktur und die Grundstücksgrenzen berücksichtigst



Respektiere die offizielle Planung für den öffentlichen Verkehr



Akzeptiere auch die Planung des Individualverkehrs

Bilder: Büro ur, Unterlagen zu Studienaufträgen

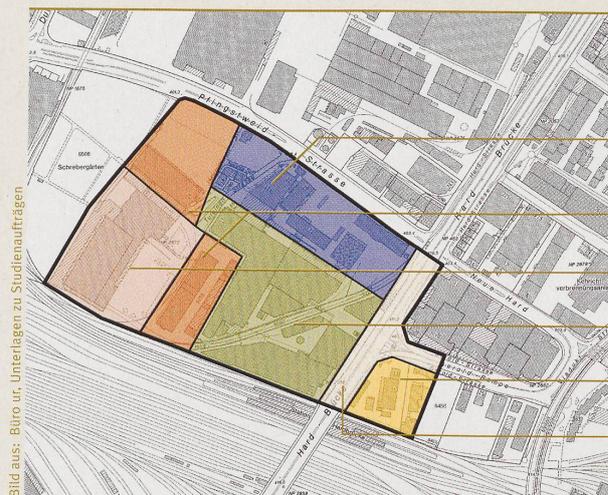


Bild aus: Büro ur, Unterlagen zu Studienaufträgen

Planungsgebiet mit Grundeigentümern

Areal Welte-Furrer	Welte-Furrer, Maag, Stadt Zürich, Private	23 300 m ²
Areal Coop 1	Coop	22 950 m ²
Areal Coop 2	Coop	24 450 m ²
Areal Maag	Maag, Stadt Zürich	38 300 m ²
Areal Gerold	Stadt Zürich, Heilsarmee	7 600 m ²
Restfläche	Stadt Zürich	9 900 m ²
Maag-Areal Plus total		126 500 m²

Beurteilungsgremium und Beteiligte

Das Beurteilungsgremium hatte folgende Mitglieder:

Vertreter der Grundeigentümer:

Samuel Gartmann, Präsident des Verwaltungsrates der Maag Holding AG (Vorsitz), Theo Frei, Chef Immobilien der Coop Zürich-Linth, Franz Eberhard und Regula Lüscher Gmür vom Amt für Städtebau der Stadt Zürich.

Fachpreisrichter: Mike Guyer, Klaus-peter Nüesch, Ueli Roth (Fachleiter Jurierung), Fritz Schumacher, Thomas Sieverts, Heinz Tesar und Günter Vogt

Folgende Architektenteams* wurden eingeladen:

- Burkhalter + Sumi / Burckhardt + Partner
- Diener + Diener / M. & E. Boesch
- Kohn Pedersen Fox
- Reichen & Robert
- Béatrix & Consolascio
- Martin Spühler

* Die vollständige Namensnennung der einzelnen Teams ist bei der Vorstellung der einzelnen Projekte zu finden.

mit den angrenzenden Grundeigentümern geklärt. Gleichzeitig wird (...) die Erarbeitung einer städtebaulichen Konzeption für das Areal und sein Umfeld bei der Station Hardbrücke an die Hand genommen.» Das Aussergewöhnliche am Unternehmen Maag-Areal Plus ist, dass die Ebene Quartier und die Ebene Grundstück gleichzeitig bearbeitet wurden. Der seltene Fall trat ein: Die öffentliche und die private Planung operierten koordiniert. PPP, Public Private Partnership, ist hier im Planungsprozess verwirklicht worden. Der Architekt und Planer Ueli Roth erhielt von der Maag Holding den Auftrag für eine Machbarkeitsstudie und für die Entwicklung von Strategien für einen Neuanfang. Daraus entstand der Vorschlag für den Studienauftrag.

Herstellung von Identität

Roth und seine Mitarbeiter klärten die Randbedingungen ab und entwickelten in ständigem Kontakt mit dem Amt für Städ-

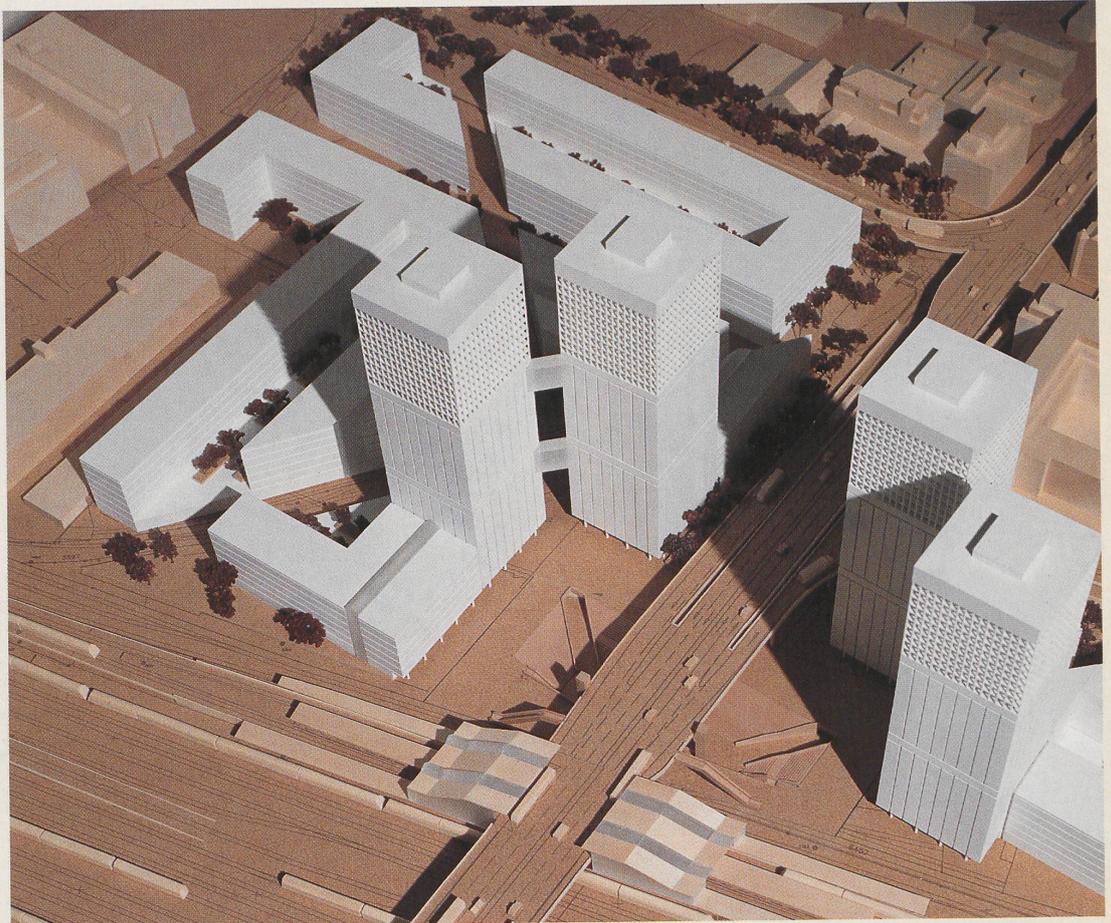


Reagiere angemessen auf die extreme Lärmbelastung, die von drei Seiten her kommt



Werte die Hardstrasse auf! Unter dem Viadukt der Westtangente liegt die Fussgänger Verbindung von der Hardbrücke zum Escher-Wyss-Platz

Bild: Büro ur



Erste Umsetzung der Machbarkeitsstudie durch Ueli Roth im Modell. Vier Türme bilden den städtebaulichen Akzent und ein abgesenkter Platz vor der Station Hardbrücke sorgt für die Empfangssituation

tebau und den übrigen betroffenen Amtsstellen eine Machbarkeitsstudie. Was die kooperative Entwicklungsplanung angeregt hatte, trat ein: Die Grundstücke von Welte-Furrer und Coop wurden mit dem Maag Areal zu einem gemeinsamen Planungsgebiet zusammengefasst.

Welche Dichte, welcher Nutzungsmix, welche städtebaulichen Vorgaben? Einen Akzent setzen, eine Empfangssituation herstellen, auf den Lärm reagieren, waren die ersten Antworten auf diese Fragen. Diese konzeptuellen Richtlinien (Kleine Abbildungen oben) waren die Grundlage für die Studienaufträge an die sechs Planungsteams. Dazu gehörten auch folgende Eckwerte: Ausnutzung von 200 bis 300 Prozent, Wohnanteil 20 bis 30 Prozent, Freiraumfläche von 5 m² pro Arbeitsplatz und 8 m² pro Bewohner.

Doch das städtebaulich-architektonische Thema hiess Genius Loci. Zwar steht nichts unter Denkmalschutz, doch bilden die bestehenden Industriebauten ein Ensemble mit ein-

prägsamer Gestalt. Ein Stück neue Stadt aus der alten zu entwickeln, hiess die Aufgabe. Anders herum: Es ging um die Herstellung von Identität.

Die Architekten begannen ihre Entwürfe im November 1999, am 1. Mai 2000 lieferten sie ihre Arbeiten ab. Entgegen dem ursprünglichen Fahrplan konnte sich das Beurteilungsgremium nicht definitiv festlegen und liess das Team Burkhalter + Sumi und das Team Diener + Diener ihre Projekte überarbeiten. Im Oktober 2000 fiel der endgültige Entscheid: Team Diener + Diener / M. & E. Boesch.