

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

Artikel: Die Peripherie ist innen
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121554>

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>

Beteiligte

Reichen & Robert Architectes Urbanistes, Paris
 Mike R. Dahlmanns, Paris
 Meyer Moser Lanz Architekten AG, Zürich

Kennzahlen

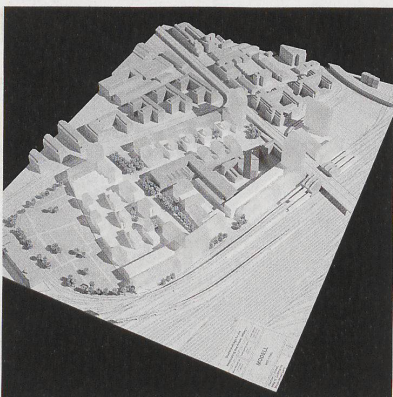
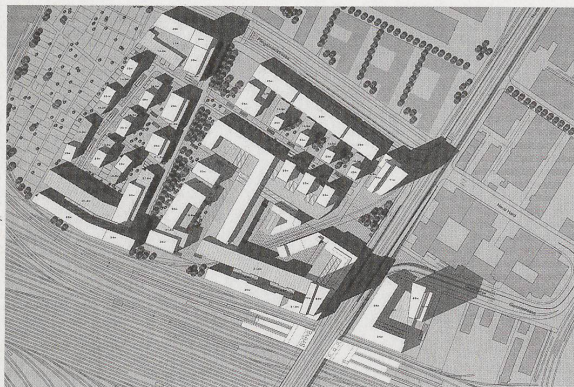
Wohnflächen: 55 000 m² / Büroflächen: 162 000 m²
 Verkauf/Läden/Restaurant: 62 000 m²
 Lagerflächen: 13 000 m²
 Parkierung in Gebäuden: 51 000 m²
 öffentliche Nutzung: 5000 m²
 Total Nutzflächen SIA 416: 348 000 m²

Anzahl der Parkplätze: 1532

Bauvolumen oberirdisch, SIA 116: 1,2 Mio. m³

Ausnutzung nach PBG §255: 262%

Wohnanteil: 19 %



Situationsplan, städtebauliche Einfügung und Modell. Die grossen Bauten liegen an den Rändern des Areals, innen wird mit kleineren Bauten aufgefüllt

«Aktive Kartographie» heisst das Analyseninstrument, mit dem Reichen & Robert / Mike R. Dahlmanns / Meyer Moser Lanz ihr Projekt in das urbane Umfeld integrieren wollen. Untersucht wurden das historische Erbe, das städtebauliche Muster, die Nutzungskonzeption und die Etappierbarkeit. Integration heisst hier: freiplanerische Festlegung und Verkehrsvernetzung. Der neue Bahnhofplatz liegt quer unter dem Viadukt vor der erweiterten Eingangshalle und «bietet eine ideale Ausgangslage für die Arealentwicklung auf beiden Seiten der Hardbrücke», schreibt das Preisgericht. Seine Ränder allerdings sind nur schwach gefasst. Der Platz wird zur Fläche und die Jury

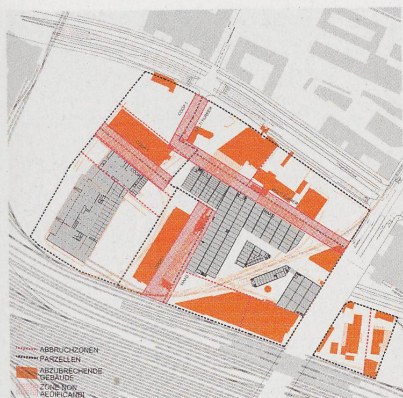
begreift nicht, warum «die räumliche Qualität des neuen Platzes (...) überhaupt nicht entwickelt» wird.

Drei Hochhäuser fassen den Brückenkopf an der Station Hardbrücke ein. Sie stehen sonderbar vom Zentrum des Bahnhofplatzes abgerückt am Rand des Areals, betonen dessen Ecken und die «räumliche Vernetzung nach innen fehlt. Einzig in der Fernwirkung könnten die benachbarten Türme einen möglichen Beitrag für die Auszeichnung des Areals im Grossraum Zürich leisten» (Jurybericht).

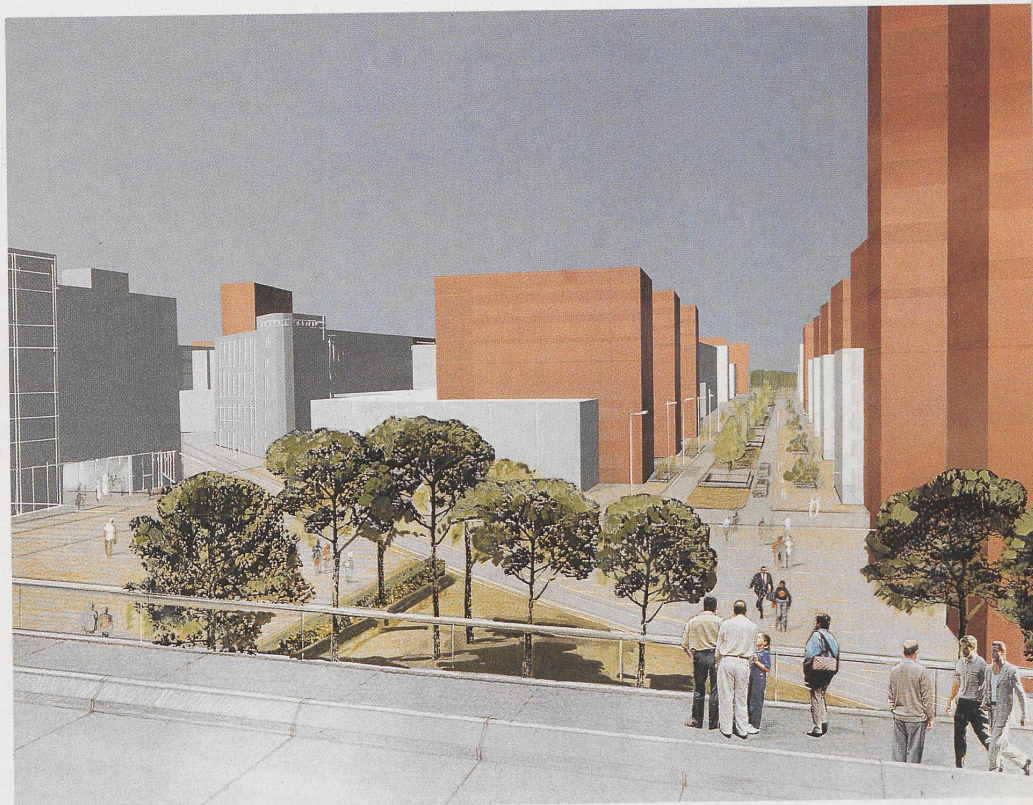
Das städtebauliche Muster leuchtet kaum ein. Die Lärmabschirmung durch geschlossene Zeilen längs der Bahn und an der Pflingtweidstrasse scheint

sinnvoll, doch das Auffüllen der Zwischenräume mit verhältnismässig kleinen Bauten ist unverständlich. Auch die grosse Winkelfigur ist nicht zwingend. Die Beziehung der Gebäude zueinander und die Form der ausgegrenzten Zwischenräume bleibt unerklärlich. Zusammenfassend: Wo ist innen, wo ist aussen? – Diese Frage findet keine Antwort. Das Ergebnis ist die Fragmentierung des öffentlichen Raums. Gelten hier die Regeln der Stadt oder der Vorstadt? Im Gegensatz dazu war es bereits in der kooperativen Entwicklungsplanung allen Beteiligten klar: Maag-Areal Plus muss ein Stück Stadt werden. Ein quer über das gesamte Areal vom Gleisfeld über die Pflingst-

Die Peripherie ist innen



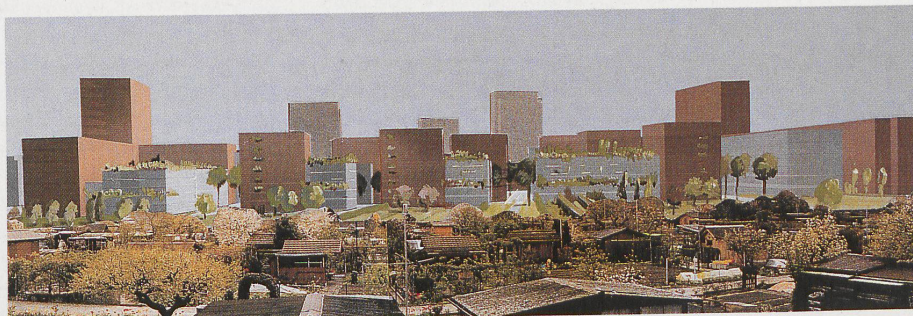
Eine der Hauptfragen aller Projekte war: Was soll abgebrochen werden? Hier verschwinden die orange angelegten Bauten, während die grauen bleiben sollen. Die roten Zonen sind mon aedificandi.



Blick vom Viadukt limmattalabwärts. Links die umgenutzten Industriebauten, die allerdings dem neuen Quartier kaum zur Identität verhelfen

weidstrasse hinaus bis zur Limmat gespannter Grünraum soll den Freiraum der Limmat mit dem des Gleisfeldes verbinden. Ein Vorschlag, der wohl vor allem auf dem Plan überzeugt. «Die Realisierbarkeit einer solchen Idee (...) bleibt allerdings sehr fraglich», zweifelt auch das Preisgericht.

«Die Stärke des Projekts liegt in der korrekten Behandlung der Ränder und den Gedanken zur Vernetzung mit dem Umfeld. Die Innenentwicklung des Areals mit virtuellen Bildern der städtischen Peripherie steht aber im Widerspruch zum Ziel der urbanen Stadtentwicklung», fasst das Preisgericht abschliessend zusammen.



Blick über die Familiengärten limmattalaufrwärts. Was unterscheidet diese Silhouette von jener der Agglomeration?