

Maag-Areal Plus



Béatrix & Consolascio Architekten AG, Erlenbach/Zürich
Pool Architekten, Zürich
Schregenberger Architekten, Zürich

Kennzahlen

Wohnflächen: 58 000 m² / Büroflächen: 186 000 m²

Verkauf/Läden/Restaurant: 27 000 m²

Lagerflächen: 19 000 m²

Parkierung in Gebäuden: 37 000 m²

öffentliche Nutzung: 20 000 m²

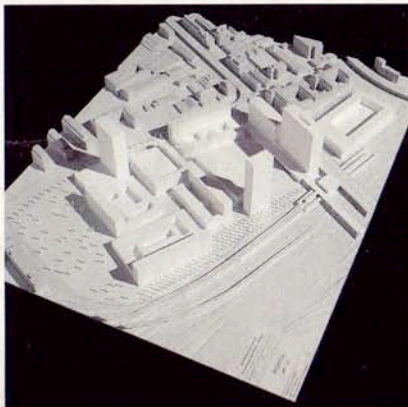
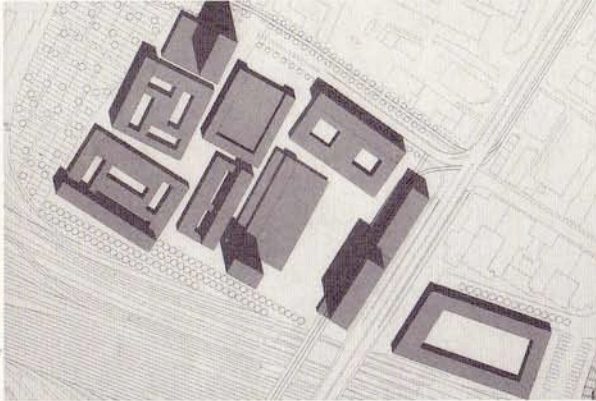
Total Nutzflächen SIA 416: 347 000 m²

Anzahl der Parkplätze: 1518

Bauvolumen oberirdisch SIA 116: 1,3 Mio. m³

Ausnutzung nach PBG §255: 261 %

Wohnanteil: 21 %



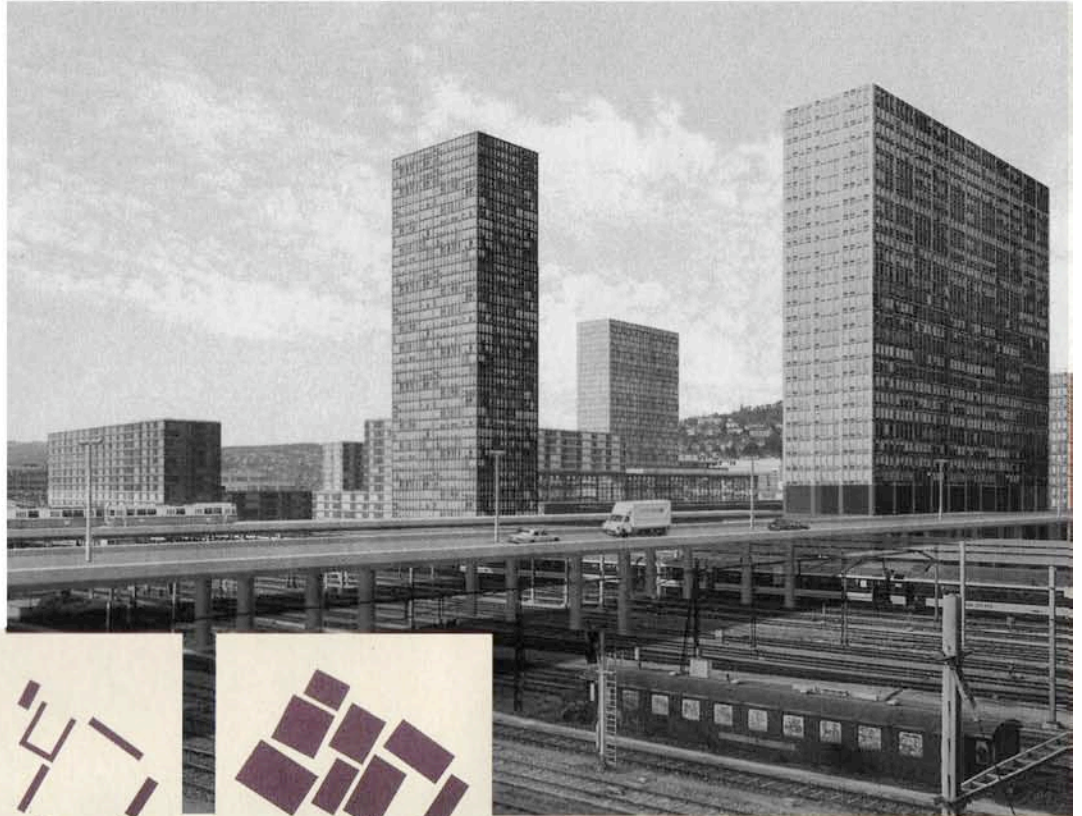
Situationsplan, städtebauliche Einfügung und Modell. Die einzelnen Stadtbausteine sind in einer lockeren Ordnung nebeneinander gesetzt

Drei Grundgedanken bestimmen den Entwurf von Béatrix & Consolascio / Pool Architekten / Schregenberger Architekten. Erstens legen sie Baufelder fest, die den Dimensionen der Industriebauten entsprechen. Zweitens setzen sie auf diese Baufelder Stadtbausteine. Bauten mit einem dreigeschossigen Sockel, an dessen einer Kante mehrgeschossige Scheiben aufragen. Drittens führen sie das Tram nicht unter dem Gleisfeld hindurch, wie das die offizielle Planung will, sondern auf einer neuen Brücke darüber hinweg. Zwischen den Stadtbausteinen erschliesst sich der öffentliche Raum. Es entsteht ein dichtes, grossmaschiges Gefüge, eine «Industriestadt», ein räumlich spannendes Gebilde mit Gas-

sen und Plätzen. Der riesige Platz in der Mitte des Maag Areals dürfte wohl eher als Fläche denn als Raum erlebt werden. Für das Grün ist da kaum Platz, deshalb weichen die Grünflächen auf die Dächer der Sockel aus. Drei Hochhauscheiben halten die städtebauliche Komposition im Gleichgewicht. Und hier setzt auch die Kritik des Preisgerichts ein: «Die jeweiligen Zwischenzustände sind jedoch städtebaulich zum Teil unbefriedigend. (...) Die Entwicklung wird eindeutig vom Endzustand her gedacht». Die Komposition widerstrebt der Flexibilität, die die Planungsunsicherheit mit sich bringt. Niemand weiss, was wann wo wirklich gebaut werden wird. Der Stadtbaustein ist nicht flexibel genug. Auch nimmt

das neue Stück Stadt kaum Kontakt mit seiner Umgebung auf, es bleibt eine an den Viadukt angedockte Halbinsel. Die Hochhauscheibe parallel zum Viadukt Hardbrücke trennt den riesigen Hauptplatz vom Bahnhof. «Der Zugang (...) unter der Strassenrampe und dem Hochhaus ist jedoch wenig attraktiv, der Bahnhofsvorbereich wird nicht belebt», schreibt die Jury. Das ist der Preis, den Béatrix & Consolascio / Pool Architekten / Schregenberger Architekten für die Stellung der Scheibe und die alternative Führung des Trams zahlen müssen. Doch das oberirdische Tram verlockte doch zu einem ungewöhnlichen Satz in der Juryprosa: «Die oberirdische Tramführung ist schön.» Und wohl auch billiger als ein Tunnel.

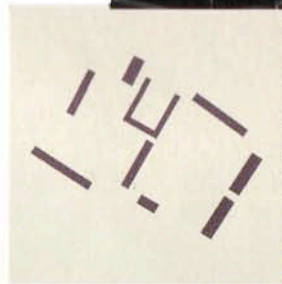
Der Stadtbaustein



Die drei Hochhäuser halten die städtebauliche Komposition zusammen



Türme



Scheiben



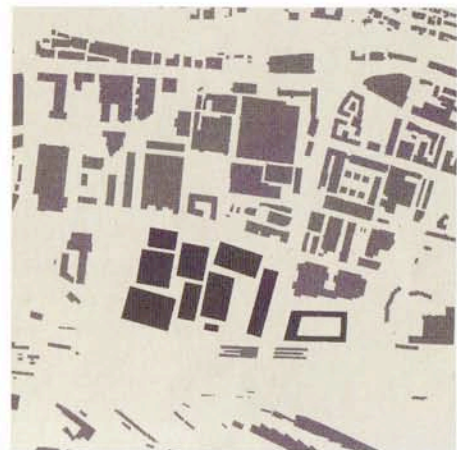
Blöcke

Der Stadtbaustein besteht aus einem Turm oder einer Scheibe und dem Sockel

Sie gibt auch die Möglichkeit, eines der Wettbewerbsziele ernst zu nehmen: die Aufwertung der Hardstrasse, was die Nutzung des Raums unter dem Viadukt für die Städter bedeutet. Das gilt allerdings nur für den Bereich, in dem das Tram auf den grossen Platz abshwenkt. Nördlich davon gegen den Escher-Wyss-Platz fährt das Tram trotzdem unter dem Viadukt.

Fragezeichen setzt das Preisgericht auch bei der Wirtschaftlichkeit. In den Sockelbauten steckt zu viel (Laden-) Fläche, die kaum vermietbar ist.

Der Stadtbaustein erlaubt eine überzeugende städtebauliche Komposition, der Stadtbaustein selbst aber ist zu starr.



Die Grösse des Stadtbausteins entspricht der Krönung der Industriebauten