

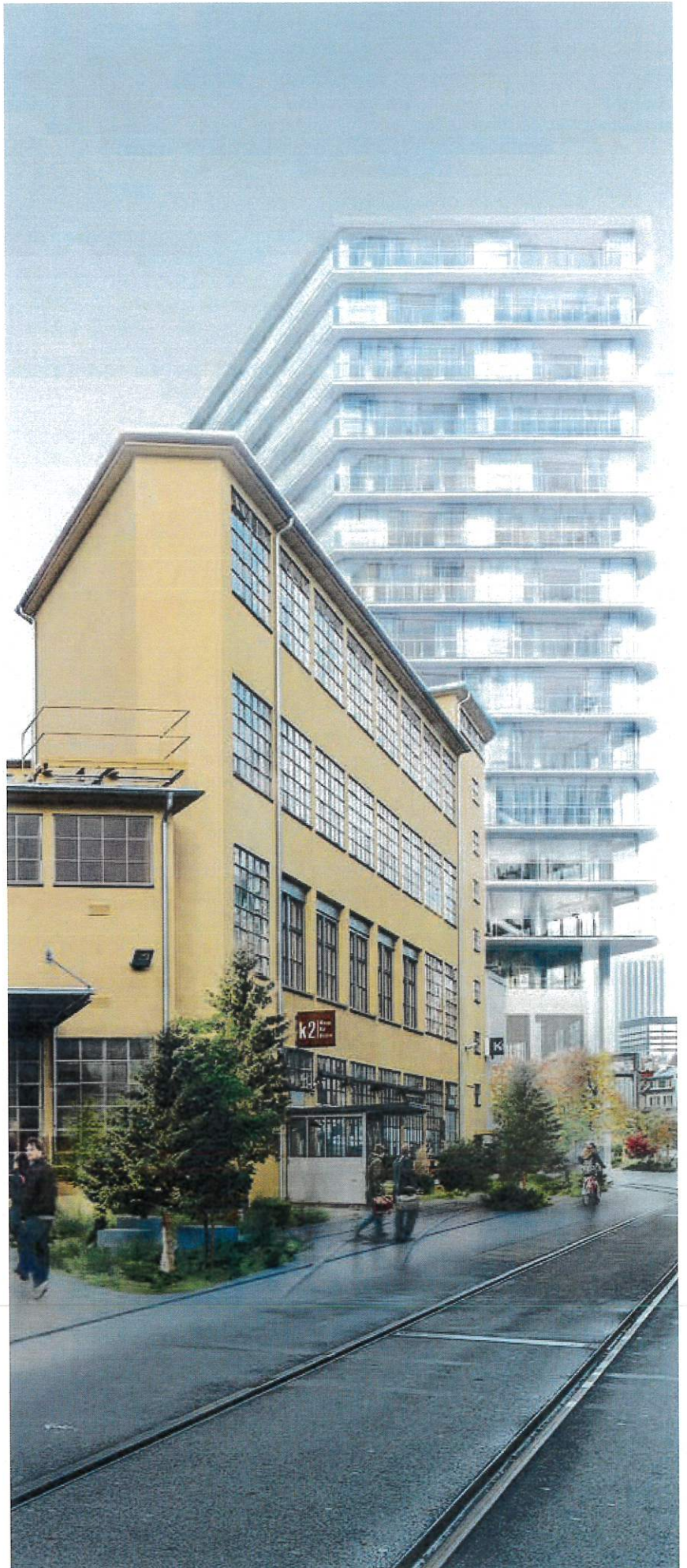
Schweizerische Bauzeitung
TEC21

28. Januar 2022 | Nr. 3-4

Wie weiter
in Zürich-West?

**Studienauftrag Maag-Areal: Einblicke
in Städtebau und Ingenieurwesen**

Maag-Areal: Was bisher geschah
Interview mit Stadtplaner
Alain Thierstein: «Es fehlt das
strategische Denken»
Maag-Halle: Der Wert der
Tragkonstruktion





Weiterbauen: Der nach derzeitigem Stand nicht berücksichtigte Entwurf von Lacaton & Vassal für das Maag-Areal knüpft an das Bestehende an. Im Vordergrund das denkmalgeschützte Gebäude K, im Hintergrund der neue Wohnturm, der auf den ehemaligen Industriehallen steht.
Coverbild (Visualisierung) von **Lacaton & Vassal**

Mit Geschenken ist es so eine Sache: Nicht immer freuen sich Sender und Empfänger gleichermaßen darüber. Was dem einen nutzlos erscheint, hat für den anderen grossen Wert.

Mit dem Gebiet um die Hardbrücke hat Zürich ein lebendiges, gut erschlossenes Subzentrum, das verschiedene Zeitschichten vereint, unterschiedliche Bevölkerungsteile anzieht und einen bunten Strauss an Nutzungen anbietet. Pulsierender Nukleus sind die heute zu Kulturstätten umgenutzten ehemaligen Industriehallen der Zahnradfabrik Maag. In anderen, von Transformation und Gentrifizierung geplagten Städten wäre ein solcher Ort heiss begehrt. In Zürich möchte man ihn nicht mal geschenkt.

Dabei hatte die Sache so gut angefangen. Die Grundeigentümerin Swiss Prime Site lancierte 2019 einen Studienauftrag für das Areal. Unter anderen reichten die späteren Pritzker-Preisträger Anne Lacaton und Jean-Philippe Vassal ein Projekt ein, das die bestehenden Hallen klug in die projektierten Neubauten integriert, und überzeugten damit auch die Fachjury. Geschenkt! Doch nicht in Zürich. Die Bauherrschaft favorisierte das Projekt von Sauerbruch Hutton – ohne die historischen Hallen. Seit bald einem Jahr tobt nun der Streit um Sinn und Unsinn dieser Planung. Eine gute Gelegenheit, den Blick zu öffnen und weiterreichende Argumente für einen Erhalt zu prüfen: Was bedeutet der Abbruch im Hinblick auf Ressourcenschonung? Und was für die Identität des Industriequartiers?

Urbanität lässt sich nicht visualisieren. Mit dem Erhalt der Maag-Hallen bekämen Bauherrschaft und Stadt sie geschenkt – gratis und zugleich unbezahlbar.

3 **Editorial**7 **Wettbewerb**

Ausschreibungen/Preis |
Aufwertung und
Restaurierung des
Schlosses von Locarno

12 **Umbau**

Westflügel Bahnhof
Basel SBB: Wieder-
gewonnene Grandezza

16 **espazium**

Aus unserem Verlag

17 **SIA-Mitteilungen**

Die SIA-Fachratspräsidien
sprechen über ihre
Highlights im Jahr 2021 |
Vernehmlassungen
prSIA 272, prSIA 118/272
und prSIA 197/2:2021-12

20 **Agenda**34 **Stellenmarkt**37 **Impressum**38 **Unvorhergesehenes**22 **Wie weiter in Zürich-West?**

Ein **lebendiges Quartier** wünschen sich viele Bewohnerinnen und Bewohner von Zürich-West – wie hier beim «Urbansurf». Doch der geplante Abbruch der Maag-Hallen würde einen der letzten Zeugen der Zürcher Industriegeschichte ebenso wie einen kulturellen Hotspot verschwinden lassen.

22 **Maag-Areal:****Was bisher geschah**

Tina Cieslik Ein Jahr Maaglive.
Die Zusammenfassung.

24 **«Es fehlt das strategische Denken»**

Tina Cieslik Stadtplaner
Alain Thierstein über die
Entwicklung in Zürich-West.

29 **Der Reichtum des Bestands**

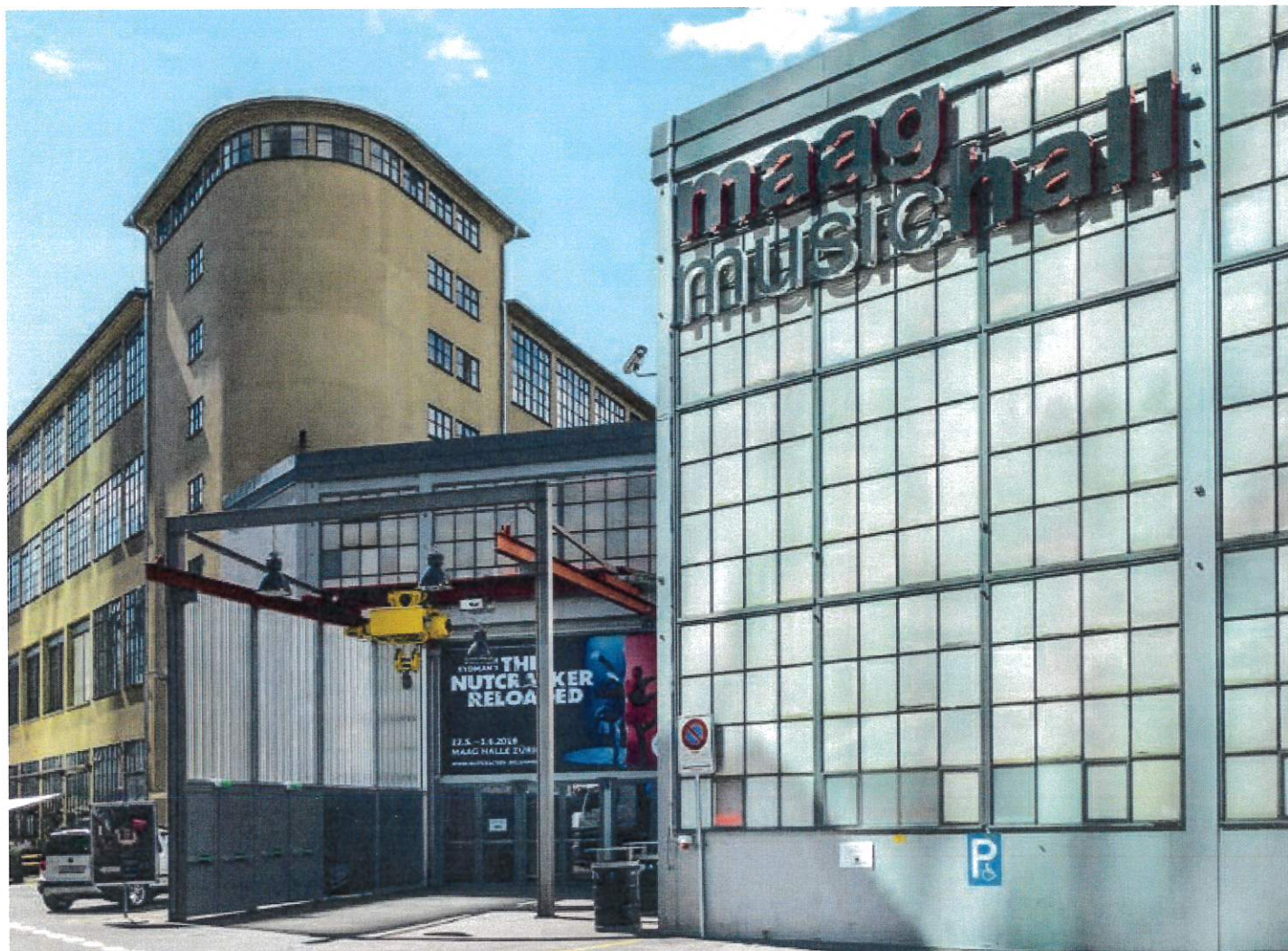
Clementine Hegner-van Rooden
Geschenke annehmen: Die
Ingenieure des Juryfavoriten
beim Studienauftrag Maaglive
entwickelten ein Projekt auf
und mit dem Bestand.

Die Redaktion TEC21 empfiehlt

competitions.espazium.ch

Ausführliche Informationen und Unterlagen zu ausgeschriebenen
und entschiedenen Wettbewerben auf unserem Online-Portal.

TEC21 **TRACÉS** **archi** **espazium.ch**



Die Gebäude der einstigen Maag-Zahnradfabrik in Zürich-West. Die Härterei von 1941/42 (links) ist inventarisiert und soll erhalten bleiben. In der einstigen Montagehalle, der heutigen «Maag-Halle» (ehemals: «maag music hall») in der Bildmitte sind aktuell ein Theater und eine Eventhalle untergebracht. Sie soll einem Ersatzneubau weichen.

Maag-Areal: Was bisher geschah

Die heute als Kulturstätten genutzten Hallen der Zahnradfabrik Maag in Zürich-West sollen abgerissen werden. Gegen diese Planung formt sich Widerstand. Befeuert wird er durch ein unübliches Vorgehen beim Studienauftrag, ein valables Alternativprojekt, das Schweigen der Stadt und die ungeschickte Kommunikation der Bauherrschaft.

Text: Tina Cieslik

Seit knapp einem Jahr sind auf dem Maag-Areal in Zürich-West die Würfel gefallen. Die beiden ehemaligen Fabrikationshallen aus den 1960er-Jahren müssen Neubauten weichen. Ebenfalls knapp ein Jahr dauert nun schon die Diskussion

über Sinn oder Unsinn dieses Vorhabens. Ins Feld geführt werden städtebauliche, gesellschaftliche, politische und ökologische Argumente – denn es handelt sich um einen ganz besonderen Ort. Von 1913 bis 1996 wurden hier, in nächster Nähe zum Bahnhof Hardbrücke, Zahnräder hergestellt. Die heutige Grundeigentümerin Swiss Prime Site SPS¹ erwarb 2004 etwa ein Drittel des elf Hektar grossen Areals. Den südöstlichen Teil entwickelte SPS vor rund zehn Jahren, mit dem 2011 eröffneten 126 m hohen Prime Tower (Architektur: Gigon/Guyer; vgl. TEC21 45/2011) als markantestem Aushängeschild. Die historischen Hallen auf dem nordwestlichen Teil – die Härterei (1941/42) und die daran angebaute Montagehalle von 1969 – werden seit 2001 für Kultur, Events und Gastronomie genutzt. Nun plant die SPS, den 15630 m² grossen Perimeter mit Ausnahme der inventarisierten Härterei neu zu bebauen. Das betroffene Grundstück ist der nordwestliche Teil des einstigen Fabrikgeländes. Ein noch heute genutztes Industriegeleis verbindet die Zürcher Stadtmühle an der Limmat mit den Bahnanlagen der SBB und durchschneidet das Gebiet in zwei Dreiecke. Für diesen Perimeter schrieb die SPS 2019 einen privaten Studienauftrag mit acht Teams aus.² Erhalt oder Abbruch der nicht denkmalgeschützten historischen Bausubstanz liess die Auftraggeberin im Wettbewerbsprogramm bewusst offen. Alle Teams sollten für beide Möglichkeiten je einen Entwurf ausarbeiten.

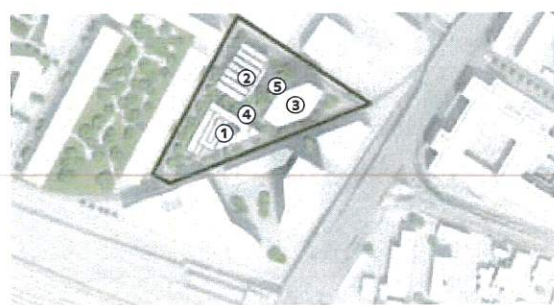
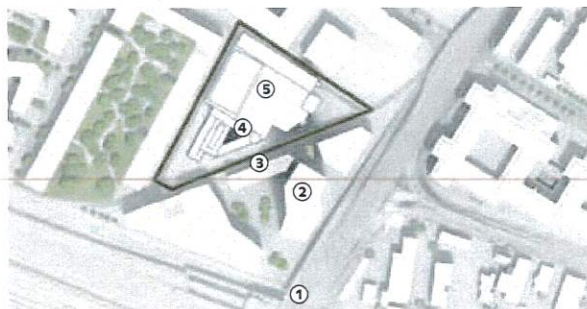
Im Februar 2021 gab die SPS das Ergebnis des Studienauftrags bekannt. Beziehungsweise eben nicht: Anstelle des gesamten Juryberichts wurden nur Auszüge veröffentlicht und das Neubauprojekt von Sauerbruch Hutton aus Berlin zum Sieger erklärt. Vorgesehen seien ein Kulturhaus, ein Wohnhochhaus mit Apartments und ein innerstädtischer Platz mit Bäumen. Allerdings deckte TEC21 auf, was in Fachkreisen schon bald durchgesickert war und im Juni an einer öffentlichen Podiumsdiskussion des BSA Zürich auch bestätigt wurde: Die Fachjury³ hatte den Entwurf von Lacaton & Vassal zusammen mit den Bauingenieuren von Dr. Deuring+



Ganz oben: das Projekt von Sauerbruch Hutton, geplanter Baubeginn 2023. **Darunter:** das Siegerprojekt der Fachjury von Lacaton & Vassal, das nicht gebaut wird.

Oehninger favorisiert (vgl. «Retten, was zu retten ist», TEC21 13/2021). Dieser sieht den Erhalt der Hallen vor. Für die Pritzker-Preisträger aus Frankreich war ein Abbruch der gut erhaltenen Bausubstanz keine Option, deshalb hatten sie gar kein Neubauprojekt eingereicht.

Die SPS begründete ihren Entscheid im Nachgang und als Reaktion auf den zunehmenden Widerspruch von Bevölkerung und Fachleuten mit den seit 2008 geltenden Sonderbauvorschriften⁴ auf dem Areal. Diese sehen eine Verbindungsstrasse zwischen Naphtastrasse und Zahnradstrasse vor, die genau durch die – damals noch nicht unter Schutz stehenden – Hallen führen würde. Diese sogenannte Lichtstrasse soll die Durchwegung im Quartier verbessern. Bemerkenswert: Selbst Elisabeth Boesch, Mitautorin des städtebaulichen Masterplans Maag-Areal Plus⁵ von 2000, der den Sonderbauvorschriften zugrundeliegt, sprach sich während



Links: Wettbewerbsperimeter mit heutiger Bebauung. ① Bahnhof Hardbrücke, ② Prime Tower, ③ Werkstatt- und Speditionsgebäude (1939, instand gesetzt 2011, Architektur: Gigon/Guyer), ④ Gebäude K (ehemalige Härterei, 1941/42), ⑤ Maag-Halle (Montagehalle, 1969). **Rechts: Projekt von Sauerbruch Hutton.** ① Gebäude K, ② Kulturhaus, ③ Hochhaus, ④ Lichtstrasse, ⑤ Quartierplatz.

der BSA-Podiumsdiskussion dafür aus, diese Regulierungen nach über zwanzig Jahren neu zu beurteilen.

Seit der Bekanntgabe des Siegerprojekts im Februar vor einem Jahr hat sich in der Stadt Opposition gegen den Abriss der Hallen formiert. Sie wehrt sich einerseits dagegen, einen der letzten baulichen Zeugen der Industriegeschichte im immerhin «Industriequartier» genannten Kreis 5 abzureissen. Ihre Vorbehalte richten sich auch gegen die Zerstörung des jahrzehntelang gewachsenen Kulturlebens rund um die Hallen und die zunehmende Homogenisierung des Viertels mit Büros und Wohnungen für eine überdurchschnittlich zahlungskräftige Bevölkerungsschicht. Die Mitte März 2021 lancierte Petition des Komitees «Retten wir die Maag-Hallen» haben inzwischen fast 9000 Menschen unterzeichnet.⁶ Ein weiterer, von Fachleuten vorgebrachter Punkt ist ökologischer Natur: In Zeiten von Klimawandel und Ressourcenknappheit ist schwer verständlich, warum Unmengen von funktionstüchtiger Baumasse vernichtet werden sollen, um anschliessend durch Neubauten ähnlicher Kubatur ersetzt zu werden.

Während sich Widerstand formt, will die Stadt keine Position beziehen: «[...] Wir haben [...] zwei Projekte mit sehr unterschiedlichen, aber ja relevanten Ansätzen. Wir sind nicht unflexibel, sondern unterstützen die Bauherrschaft, wie auch immer sie sich entscheidet», so die Zürcher Stadtbaumeisterin Kathrin Gügler.⁷ Die SPS hält derweil an ihrem Projekt fest und informiert auf der Website maaglive.ch über aktuelle Entwicklungen. Geplanter Projektstart: drittes Quartal 2023. •

Tina Cieslik, Redaktorin Architektur/Innenarchitektur

Anmerkungen

1 Die Swiss Prime Site (SPS) ist die grösste börsennotierte Immobiliengesellschaft der Schweiz und verfügt über ein 12 Mrd. Fr. schweres Portfolio.

2 Eine Liste der Teilnehmerteams findet sich auf espazium.ch/de/aktuelles/vision-versus-konvention

3 Vgl. 2

4 «Die bestehenden Sonderbauvorschriften können den Erhalt der Maag-Hallen [...] noch ermöglichen. Dazu müssten von der Stadt lediglich zwei Baubegrenzungslinien, die aktuell durch die Maag-Hallen hindurchführen, [...] aufgehoben werden. [...] Dies wäre eine planungstechnische Änderung und innert kürzester Zeit machbar.» Richard Heim, «Die Stadtentwicklung von Zürich West seit den 1960er-Jahren», in: Maag Areal, Zürich West, Neujahrsblatt 2022 des Stadtzürcher Heimatschutzes.

5 Die Planungsgemeinschaft Maag/Coop/Welti-Furrer/Stadt Zürich führte im Jahr 2000 den Studienauftrag «Maag-Areal Plus» mit sechs Architekturteams durch. Ziel war ein städtebauliches Konzept für das 11 ha umfassende Planungsgebiet beim Bahnhof Hardbrücke. Das Konzept der Architektengemeinschaft Diener & Diener mit M. & E. Boesch setzte sich durch.

6 www.rettten-wir-die-maaghallen.ch

7 Hochparterre-Sonderheft «Der letzte Baustein», Juni 2021.



TEC21 hat verschiedentlich über den Studienauftrag und die aktuelle Entwicklung berichtet. Eine Sammlung der Beiträge finden Sie auf espazium.ch/de/aktuelles/maag-areal

Auch die Entwicklung um den Hauptbahnhof und die Transformation von Zürich-West thematisierten wir, z. B. in «Zürich I: Von Rossi bis Europaallee», TEC21 41/2014, und «Zürich II: Gegenwart und Zukunft», TEC21 42/2014. espazium.ch/de/aktuelles/zuerich-west

«Es fehlt das strategische Denken»

Abbruch oder Erhalt der historischen Fabrikhallen, lautete die Frage bei der geplanten Überbauung des Maag-Areals. Stadtplaner Alain Thierstein ordnet die Bedeutung der Hallen in den grösseren Kontext der Quartiersentwicklung von Zürich-West ein. Ein Gespräch über gute Ideen, mangelhafte Umsetzung und den Wert der Erinnerung.

Interview: Tina Cieslik

TEC21: Herr Thierstein, im Rahmen der Studie «Aufbruch West?» haben Sie sich bereits 2005 mit der Entwicklung von Zürich-West auseinandergesetzt. Welche Themen beschäftigten Sie damals?

Alain Thierstein: Zürich-West ist ein interessantes Fallbeispiel für Transformation. Bei dem

Gebiet handelt es sich um das ehemalige Industriequartier der Stadt. Die industriellen Tätigkeiten haben sich seinerzeit auf grossen Arealen zwischen der Limmat und den Bahngleisen ausgebreitet. In den 1980er-/1990er-Jahren lösten Dienstleistungen den industriellen Sektor weitgehend ab – man erinnere

sich an die Auseinandersetzungen mit der damaligen SP-Stadträtin Ursula Koch, die gegen den Wunsch der Bürgerlichen dort vor allem gemischte Nutzungen ansiedeln wollte. Mit dem 1990 gewählten Stadtpräsidenten Josef Estermann führte das zum Stadtforum Zürich mit einer kooperativen Stadtentwicklungsplanung, die 1999 in einem Synthesebericht und ein Jahr später darauf basierend im Entwicklungskonzept Zürich-West mündete (vgl. «Planungen für Zürich-West» S. 27).

2005 erstellten wir im Rahmen meiner Tätigkeit an der ETH in einem partizipativen Prozess eine erste Zwischenevaluation: «Aufbruch West?». Wir identifizierten zwei Probleme: die extreme Zerschneidungswirkung der Verkehrsflüsse und die insuläre Entwicklung der einzelnen Areale. Niemand kümmerte sich um das grosse Ganze, es gab nur Areal- statt Quartierentwicklung. Das Ergebnis war eine Zerstückelung, die mangelnde Vernetzung mit Langsamverkehr, mit Grünräumen. Und natürlich beklagte man damals auch, dass es zu wenig Beteiligung gab. Kooperative Stadtentwicklungsplanung war das grosse Motto, aber damals gab es noch nicht allzuviel Wohnbevölkerung im Quartier, und Partizipation war ein sehr eingeschränktes, expertenorientiertes Thema.

« Niemand kümmerte sich um das grosse Ganze, es gab nur Areals- statt Quartierentwicklung. »

Wie sieht die Situation heute aus?

Die Themen von damals sind nach wie vor aktuell: Wie kommt Wohnen in das Quartier? Wie kommt die Durchwegung hinein, Grünräume? Wie kommt Lebendigkeit in diese lineare Struktur?

Zudem haben wir mit dem Klimawandel heute noch eine Zuspitzung. Das betrifft Fragen des Oberflächenwassers, der Verschattung, des Mikroklimas. Wegen der grossen und versiegelten Areale ist die Hitzeentwicklung in der Stadt in Zürich-West am ausgeprägtesten.

Das Gebiet um den Bahnhof Hardbrücke ist das gewachsene erste Zentrum, allerdings ist es vernachlässigt und unterentwickelt – auch, weil der Bahnhof bei den SBB lediglich den Status einer Haltestelle hat. Dies trotz einem Passagiervolumen von rund 60000 Personen täglich und mit entsprechenden Folgen für das öffentliche Angebot. In ihrer im Dezember 2021 veröffentlichten Masterthesis «Zürich-West – Die Lebenswerte Stadt» (vgl. «Planungen für Zürich-West» S. 27) schlagen meine Studierenden daher ein weiteres Subzentrum am Hardturm vor. Hier ist das neue Fussballstadion mit den zwei Hochhäusern und dem sozialen Wohnungsbau projektiert, mit einer Fussgänger- und Fahrradverbindung von Höngg auf die Südseite der Gleise. Sie denken Zürich-West als



Alain Thierstein ist ordentlicher Professor und leitet den Lehrstuhl für Raumentwicklung der TU München, Department für Architektur, School of Engineering and Design.

funktionalen Raum über die Europabrücke und den Vulkanplatz hinaus in die Bernstrasse bis zum neuen Eishockeystadion des ZSC. Zürich-West ist kein abgeschlossenes Stück Stadt, sondern soll anchlussfähiger werden.

Sie erwähnten anfangs das Stadtforum Zürich Mitte der 1990er-Jahre, der logische und vernünftige städtebauliche Ziele gesetzt hatte, aber auch, dass sich anschliessend niemand mehr um deren Umsetzung kümmerte. Ist damit die Stadt gemeint?

Die städtebauliche Entwicklungsstrategie mit ihren zwölf Prinzipien enthielt klare qualitative und quantitative Aussagen, wie etwa 20–30% Wohnanteil über das ganze Gebiet gerechnet und auch andere deutliche Orientierungshilfen.

Für traditionelle Baufachleute, die es damals wie heute im Amt für Städtebau gab und gibt, ist es schwierig, über die einzelnen Parzelle hinauszudenken und jenseits einer Arealentwicklung Verantwortung zu übernehmen. Das lernt man kaum als Architektin, als Architekt. Meines Erachtens ist die mangelhafte Quartierentwicklung in Zürich-West eine grosse kollektive Unterlassung der Stadt Zürich. Es fehlte jemand, der sich darum kümmerte, dass die Einzelareale der verschiedenen Grundeigentümer mit ihren individuellen Entwicklungslogiken als Bausteine in den grösseren Kontext der Entwicklungsstrategie eingebettet werden. In den Architekturwettbewerben einzufordern, wo die Anschlusspunkte zwischen den Parzellen sind und welche Leistungen die Grundeigentümer im Sinn der kooperativen Entwicklungsplanung zu leisten haben, hat meiner Meinung nach kaum stattgefunden. Das Ergebnis ist heute, zwanzig Jahre später, sichtbar.

« Der andere Hebel sind die Sonderbauvorschriften, in denen die Stadt mehr Ausnutzung, mehr Vorteilslagen im Sinn eines Gegengeschäfts aushandeln könnte. Da ist zu wenig passiert. »



Zur Entlastung muss man der Stadt Zürich allerdings zugute halten, dass sie kaum Grundeigentum hatte – so ist der Handlungsspielraum eingeschränkt. Der andere Hebel sind die Sonderbauvorschriften, in denen die Stadt mehr Ausnutzung, mehr Vorteilslagen im Sinn eines Gebens und Nehmens aushandeln könnte. Da ist aber zu wenig passiert.

Ist die Situation heute anders? Gibt es aufseiten der Behörden mehr Sensibilität für das Thema?

Ich denke, die meisten Städte haben gelernt, dass man Industriegeschichte wertschätzen, dass man Identifikationspunkte des Alten mit dem Neuen verbinden sollte – und eben keine Tabula rasa veranstaltet. Und gerade Zürich hat negative Erfahrungen gemacht mit der vorausgegangenen Entwicklung in Oerlikon-Nord, wo es mit ABB und SBB nur zwei Grundeigentümer gab, man aber bei der kooperativen Entwicklungsplanung nicht mehr an die Menschen gedacht hat. Die Erdgeschossnutzungen waren weitgehend vergessen gegangen und mussten in mühsamen nachträglichen Runden wieder eingefordert werden. Aus dieser Erfahrung hätten die Verantwortlichen für Zürich-West mehr Konsequenzen ziehen können. In Zürich-West ist nicht mehr allzuviel an industriellem Kulturerbe übrig.

Was für eine Bedeutung haben in diesem Kontext die Maag-Hallen?

Mit den Maag-Hallen hat man einen prominenten, bereits etablierten, sehr vielschichtigen Ort voller unterschiedlicher Menschen. Bricht die Grundeigentümerin dort noch das letzte Stück an Erinnerung ab, tut sie sich keinen Gefallen. Erstens, weil sie ein Identifikationskapital zerstört, das schon da ist und kostenlos zufällt, das sich entwickelt hat. Zweitens muss sie in der Legitimation des Abbruchs gegen viele Schichten der Bevölkerung ankämpfen, die sie eigentlich lieber auf ihrer Seite hätte. Und der dritte Punkt ist: Der Wettbewerb zeigt mit dem Projekt von Lacaton & Vassal ja, dass ein Erhalt durchaus möglich ist (vgl. «Der Reichtum des Bestands», S. 29). Hätte die Stadt ihre Verantwortung wahrgenommen – auch ohne in der Jury sitzen zu müssen – und frühzeitig signalisiert: «Wir haben ein, zwei zentrale Rahmenbedingungen, dann unterstützen wir das Projekt; wenn es dazu Anpassungen in den Sonderbauvorschriften braucht, können wir darüber reden» –, dann wäre ein Erhalt möglich gewesen. Dieser käme auch im Stadtparlament durch, die Zusammensetzung der Stadtregierung entspricht ja der Mehrheit im Parlament. Es gibt hier aufseiten der Behörden eine Absenz an strategischem Denken. Die Mehrheitspolitik hat

sich durch eine Satttheit in den letzten zwanzig Jahren auf eine Optimierung des Verwaltens verlagert und vergessen, dass gute Verwaltung auch vorausschauen muss.

Ich denke, man hat sich in Zürich zu gut eingerichtet und beim konkreten Beispiel des Maag-Areals auch nicht erkannt, um was für ein zentrales Filetstück es sich hier handelt, für die weitere Entwicklung des Zentrums Hardbrücke, aber auch für ganz Zürich-West.

« In Zürich-West fehlen die Schnittstellen, die weichen Übergänge (...) Sind solche Orte vorhanden, wird ein Quartier schnell interessant. »

«Die Lebenswerte Stadt», die Studie Ihrer Studierenden¹, sieht für Zürich-West einen hohen Wohnanteil vor. Seit Corona wollen alle raus aus der Stadt. Hat das Wohnen in der Stadt noch Zukunft?

Letzten Sommer führten wir an der TU München eine Untersuchung zur Frage durch: Welche Potenziale haben Kommunen in der Metropolregion München für zusätzliche Wohnangebote für «Corona-Flüchtende»? Unserer Abschätzung liegt die Grundannahme von (halbe-halbe) zugrunde: halbe Zeit zu Hause arbeiten, halbe Zeit am Arbeitsplatz. Potenzial liegt in den Agglomerationen, vor allem aber auch in den «zweiten Städten» wie Augsburg, Ingolstadt, Rosenheim. Für Zürich wären das Baden, Brugg, Winterthur, auch Schaffhausen, also überall dort, wo es eine hohe Erreichbarkeit gibt, relativ geringere Wohnkosten als in der Zentrumsstadt und eine gute Internetversorgung. Für die in den Medien kolportierte Stadtfucht gibt es lediglich anekdotische Evidenz. Entscheidend ist, dass man Stadt so denkt, wie sie sich heute funktional präsentiert. So betrachtet – die Nordwestschweiz bis hin zum St. Galler Rheintal: All das ist «Zürich». Von all diesen Orten ist man praktisch in einer Stunde in Zürich. Bin ich zudem nur noch die Hälfte der Zeit physisch am Arbeitsplatz und die zweite Hälfte im Homeoffice, habe ich ein anderes Zeitbudget und bin eher bereit, etwas weiter weg zu wohnen, vorausgesetzt, die Erreichbarkeit und eine gute Internetverbindung sind gegeben. Denkt man Zürich als Region, dann sind Schlieren und Dietikon ebenfalls Teil der Stadt. So gesehen ist die Stärkung des Wohnanteils, wie es die Studierenden vorschlagen, richtig.

Umso mehr: Warum sollte ich dann in Zürich-West wohnen wollen?

Es gibt mindestens zwei Massstäbe, die sich überlagern. Die City 2 in Zürich-West, die quasi aus

Planungen für Zürich-West (Auswahl)



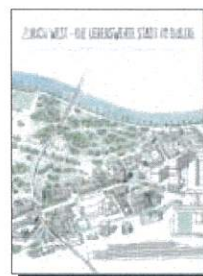
Entwicklungskonzept Zürich West (2000)

Die Entwicklungsstrategie Zürich-West war die Antwort auf die Transformation des Industriequartiers in den 1980er-/1990er-Jahren. Die darin postulierten zwölf Prinzipien für die städtebauliche Entwicklung legten Stadt sowie Grundeigentümerinnen und -eigentümer in einer kooperativen Planung fest.



Aufbruch West? (2005)

Aufbruch West? war als erste Zwischenbilanz des Entwicklungskonzepts Zürich-West konzipiert, durchgeführt von ETH und Ernst Basler+Partner und finanziert von der Zürcher Kantonalbank. Die Studie untersuchte die Planungen und Realisierungen von 1999 bis 2004 in dem Gebiet und gab konkrete Handlungsempfehlungen.



Zürich West – die Lebenswerte Stadt (2021)

Im Dezember 2021 veröffentlichten drei Studierende der TU München ihre Masterthesis mit Vorschlägen für die Entwicklung von Zürich-West und Altstetten-Nord. Die umfassende Arbeit macht einerseits konkrete städtebauliche Entwürfe, beinhaltet aber auch Änderungsvorschläge für die Stadtplanung und ein Kommunikationskonzept.

der City 1 herausschwappt mit dem Prime Tower und seinen hochwertigen Dienstleistungen als Wahrzeichen sowie der Zürcher Kantonalbank als grösstem Arbeitgeber vor Ort. Im Quartier haben sich wissenschaftliche Tätigkeiten angesiedelt, deren Reichweite über die Stadt hinausreicht und teilweise auch eine internationale Bedeutung hat. Das schafft faszinierende Situationen. Beispielsweise am Hardturm: In einem Gebäude sitzt die Börse Swiss Exchange SIX, weltweit tätig mit der ersten regulierten digitalen Marktinfrastruktur, und einen Steinwurf daneben ist die Hardturmbrache, wo Bienen gezüchtet werden und die Menschen Bullerbü spielen. Diese Krassheit in den Reichweiten ist in ganz Zürich-West spürbar. Das könnte ein Alleinstellungsmerkmal für das Gebiet sein, wenn man sich dessen bewusst ist und es auch in zukünftige Planungen integriert.

Der Wohnanteil in Zürich-West heute ist zwar gering, aber in den letzten Jahren doch gewachsen. Die Bevölkerung ist aber recht homogen. Was fehlt Ihrer Meinung nach in Zürich-West an Nutzungen?

Preisgünstiges Wohnen ist klar unterdotiert. Die Stadt versucht bereits, diesen Anteil zu stärken. Zum Beispiel plant die Allgemeine Baugenossenschaft Zürich auf dem Hardturm-Areal den Bau von 174 Genossenschaftswohnungen, hinzu kommen schulische Infrastrukturen. Ebenfalls ein Problem ist die Hitzeentwicklung. Dagegen braucht es durchgehende Grünräume, Entsiegelungsaktionen, mehr robuste Stadtbäume und Langsamverkehrsachsen.

Darüber hinaus ist aber die extreme Trennung der einzelnen, teilweise sehr grossen Areale ein Problem – die eine Nutzung hört auf, die nächste beginnt auf der anderen Seite. Es fehlen die Schnittstellen, die weichen Übergänge und damit die Möglichkeiten einer Aktivierung. Es fehlen die Möglichkeiten auch für temporäre Aktivitäten; Orte, wo Dritte dazukommen können. Sind solche Orte vorhanden, wird ein Quartier ziemlich schnell interessant.

Bräuchte es dafür neue regulatorische Instrumente? Oder anders gefragt: Liegt dieser fehlenden Planung ein Fehler im Denken oder ein Mangel an Instrumenten zugrunde?

Es ist eher eine Frage des Sich-Kümmerns. Ich bin gespannt, wie die Zukunft beim Maag-Areal aussehen wird. Es könnte Einsparungen und damit Verzögerungen geben. Damit scheint eine Neuauflage des Verfahrens wie beim Hardturmstadion wahrscheinlich. Ich bin nicht sicher, ob die SPS als Bauherrschaft das ausreichend berücksichtigt. Zieht sich der Prozess über mehrere Jahre und bis vors Bundesgericht, ist es fraglich, ob die Aktionäre dieses Vorgehen unterstützen werden; der Reputationsschaden ist dann noch nicht eingepreist.

Aktuell habe ich mit dem Urbanisten Stefan Kurath von der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften eine Arbeit angestossen, die eine Übersicht schaffen soll über alle Planungen, die es für das Zentrum Hardbrücke schon gab, die aber



Einer der letzten baulichen Zeitzeugen für die Industriegeschichte von Zürich-West: **das MAN-Gebäude (1952) an der Hardstrasse** (von Farner+Grunder, den Architekten der Maag-Halle). Im Hintergrund der Swisscom-Tower (1972, Architektur: Farner&Grunder; Umbau und Aufstockung 2001: Läubli & Zimmermann) und die Escherterrassen (E2A, 2014).

nicht realisiert wurden. Die Nutzungen dort sind bereits jetzt sehr heterogen, und die Bedürfnisse wachsen weiter. Beispielsweise wird aktuell das Areal Josefstrasse transformiert; auch die Menschen, die dort wohnen werden, werden die S-Bahn nutzen. Die Haltestelle Hardbrücke – eben kein Bahnhof – wird eine noch grössere Rolle spielen und noch mehr Menschen aufnehmen. Die Problemstellen sieht man überall: die Zugänge, die Ausstattung.

Die unterschiedlichen Welten an diesem Ort – Prime Tower, Hardbrücke, Helsinki-Club, Frau Gerolds Garten – nebeneinander zu tolerieren und zu fördern ist faszinierend. Will man dieses Potenzial nicht sehen, verstümmelt sich Zürich selber. •

Das Gespräch führte *Tina Cieslik*,
Redaktorin Architektur/Innenarchitektur

Anmerkung

1 dielebenswertestadt.ch/

Das sagt die Stadt

Im Rahmen der Berichterstattung boten wir auch der Stadt Zürich die Gelegenheit, sich zum Studienauftrag «Maaglive» zu äussern. Zudem fragten wir an, wie es sich mit den Nachhaltigkeitszielen der Stadt verhält – Stichwort 2000-Watt-Gesellschaft –, wenn, wie in diesem Fall, jede Menge noch nutzbare Bausubstanz abgebrochen wird, um mit einer ähnlichen Masse wieder neu verbaut zu werden. Die Antwort des Büros von Stadtrat André Odermatt, Vorsteher Hochbaudepartement der Stadt Zürich: «Die Stadt war in dieser Angelegenheit zwar beratend involviert, hatte jedoch keinen Juryeinsatz. Entsprechend möchte Herr Odermatt davon absehen, den Entscheid der privaten Bauherrschaft für das nun gewählte Projekt zu kommentieren.» • (tc)



TEC21 hat verschiedentlich über den Studienauftrag und die aktuelle Entwicklung berichtet.

Eine Sammlung der Beiträge finden Sie auf espazium.ch/de/aktuelles/maag-areal

Auch die Entwicklung um den Hauptbahnhof und die Transformation von Zürich-West wurde thematisiert, z. B. in «Zürich I: Von Rossi bis Europaallee», TEC21 41/2014, und «Zürich II: Gegenwart und Zukunft», TEC21 42/2014. espazium.ch/de/aktuelles/zuerich-west

Der Reichtum des Bestands

Erhalt statt Tabula rasa: Beim Studienauftrag für die Überbauung des Maag-Areals in Zürich-West zeigten die Ingenieure von Dr. Deuring+Oehninger, dass ein Erhalt der historischen Hallen nicht nur Sinn macht, sondern sich geradezu aufdrängt. Sie betrachteten die Rahmenbedingungen des Bestands als statisches, ökologisches und wirtschaftliches Potenzial, das es maximal auszuschöpfen gilt.

Text: Clementine Hegner-van Rooden

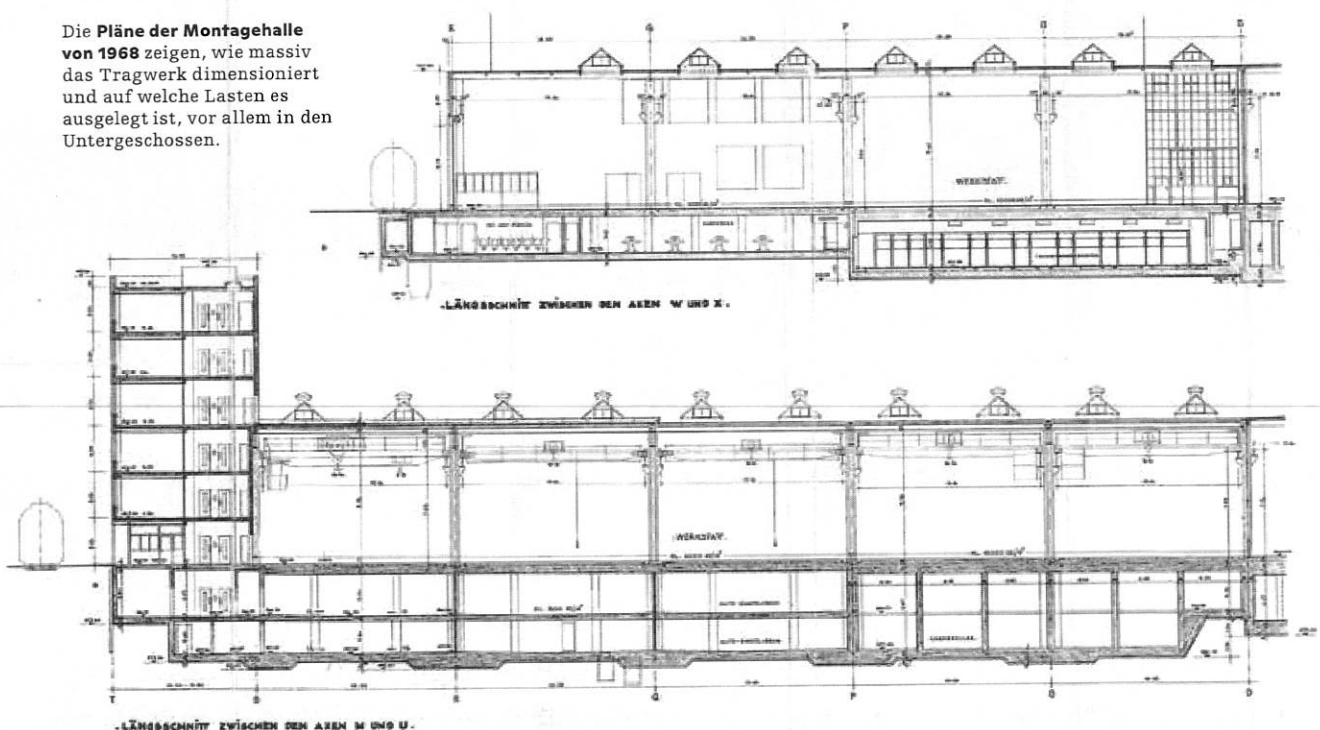
Alles ist gesagt. Der Entscheid des mehrstufigen Studienauftrags «Maaglive» ist gefällt. Die Bauherrin Swiss Prime Site SPS wählte im Februar 2021 das Projekt von Sauerbruch Hutton. Der Neubau soll es werden – entgegen der Empfehlung der Fachjury, die den Vorschlag von Lacaton&Vassal mit Erhalt des Bestehenden als Sieger prämierte. Ein Ersatzneubau ist naheliegend und erstaunt vorerst nicht – ist er doch seit vielen Jahrzehnten die übliche, oft unbestrittene Lösung bei einer geplanten Nutzungsänderung oder Erweiterung, vor allem im Fall eines über hundert Jahre alten Bauwerks. Eine klassische und schon fast standardisierte Vorgehensweise, da sie sich vordergründig auch besser rechnet. Rendite zu

erwirtschaften ist nicht unanständig. Die Investorin hat in diesem Fall für die Projektierung und den Bau sogar lobenswerterweise ein Konkurrenzverfahren durchgeführt, das sowohl den Erhalt als auch das Weiterbauen und den Neubau in Erwägung zog. Alles richtig also. Bleibt einzig die Frage: War es trotz allem eine sinnreiche Wahl – auch aus Ingenieurssicht?

In die Jahre gekommen heisst nicht unbrauchbar

Kontrovers diskutierte Argumente für Erhalt oder Rückbau halten sich oft die Waage. Das Zünglein sind letztlich befürchtete Unsicherheiten. Ein baulicher Eingriff impliziert oft Unvorhergesehenes, was manchen Bau-

Die **Pläne der Montagehalle von 1968** zeigen, wie massiv das Tragwerk dimensioniert und auf welche Lasten es ausgelegt ist, vor allem in den Untergeschossen.





Situation, Mst. 1 : 20000. Das Projekt von Lacaton & Vassal mit Gebäude K (Erhalt), Dachgarten auf den bestehenden Hallen, dem «Narrow Building» neben dem Bestand und dem neuen Wohnturm auf dem Bestand.

beteiligten dazu bewegt, einen Ersatzneubau zu bevorzugen. Vor allem dann, wenn vordergründig «nur» immaterielle oder emotionale Gründe für die Erhaltung sprechen. Lieber Tabula rasa, um von Altlasten befreit mit gesichert Neuem konfrontiert zu sein. Das gibt ein befreiendes Gefühl.

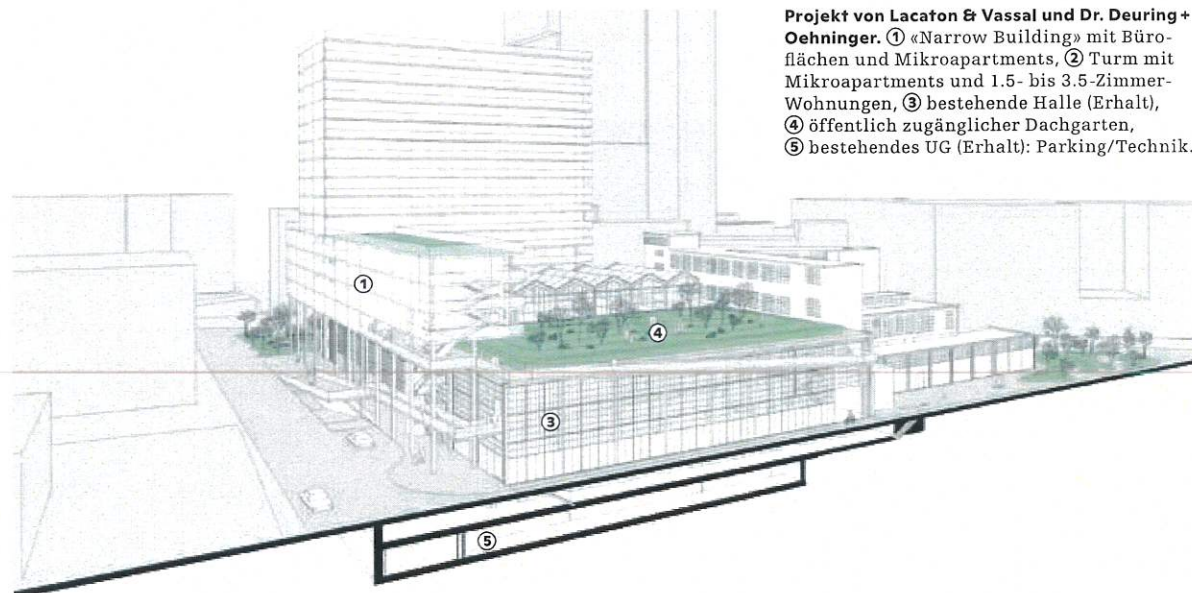
Eine vollständige Beseitigung des Bestehenden ist aber mit der Zerstörung von Bausubstanz und der Entsorgung von Baumaterialien verbunden. Dies erfordert unter Umständen enorme finanzielle und ökologische Investitionen. Der Erhalt hingegen verspricht eine gute CO₂-Bilanz, Einsparungen an grauer Energie und einen weniger verwerflichen Umgang mit Altlasten. So auch das Projekt der Architekten Lacaton & Vassal und der Bauingenieure Dr. Deuring + Oehninger. Es besticht durch die konsequent durchdachten Nachhaltigkeits-

ansätze, indem der Bestand vollständig erhalten und mit einem neuen Turm sowie einem neuen langen Riegel nachverdichtet wird.

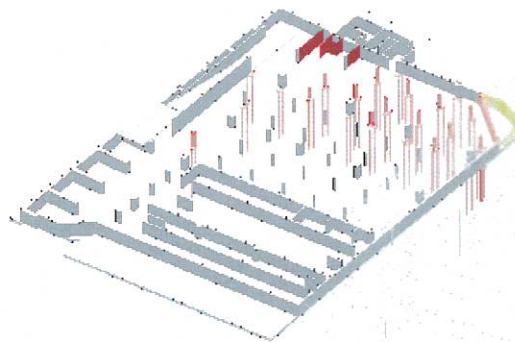
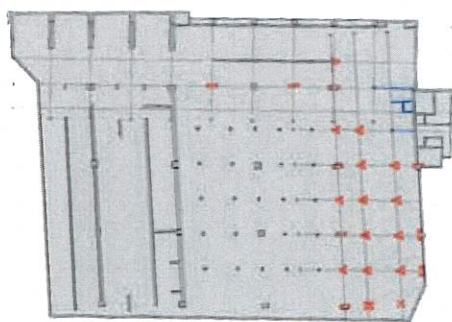
Die Lastreserven nutzen

Das Erhaltungsprojekt des französisch-schweizerischen Planungsteams ist eine Weiterentwicklung des Bestehenden. Dank der sorgfältigen Analyse des Bestands kann der hochwertige historische Bau erhalten und mit reduzierten Massnahmen in neue Nutzungen überführt werden. Eingriffe sind nur dort angeordnet, wo sie nötig sind. Hallen werden neu bespielt. Auf den Dächern können ein öffentlich zugänglicher Park und Gewächshäuser verortet werden. Unter nahezu vollständiger Wiederverwendung aller Tragelemente – insbesondere auch des bestehenden, massiven und überaus kräftigen Untergeschosses – wurde ein Bauwerk entworfen, das einem Neubau gleicht, zudem aber auch die Vorteile des Bestands aufnimmt und integriert.

Der Bestand von 1913 wurde für die einstige schwere Industrie – bis 1997 wurden hier Werkzeugmaschinen, Getriebe, Kupplungen und Zahnradpumpen hergestellt – sehr robust für hohe Nutzlasten von bis zu 100 kN/m² bemessen (im Bereich der 70 cm starken Decken unter der Tonhalle² und immer noch 40 kN/m² in den anderen Bereichen mit 60 cm Deckenstärken und meterdicken Fundamenten). Der Bau verfügt heute entsprechend über eine enorm grosse Restlastkapazität. Zum Vergleich: Die vorzusehenden Nutzlasten in Wohnungsbauten liegen bei «nur» 2 kN/m². Um dieses grosse, aktuell brachliegende Lastpotenzial nutzen zu können, liess sich das Planungsteam konzeptionell auf den Bestand ein und legte ihm das neue Projekt- und Tragkonzept zugrunde. So werden Randbedingungen des Bestands zur Grundlage für das statische Konzept der Umnutzung und der Erweiterung. Das Planungs-



Projekt von Lacaton & Vassal und Dr. Deuring + Oehninger. ① «Narrow Building» mit Büroflächen und Mikroapartments, ② Turm mit Mikroapartments und 1.5- bis 3.5-Zimmer-Wohnungen, ③ bestehende Halle (Erhalt), ④ öffentlich zugänglicher Dachgarten, ⑤ bestehendes UG (Erhalt): Parking/Technik.



Das vorhandene Tragwerk wurde einst für hohe Nutzlasten von bis zu 100 kN/m² bemessen und verfügt somit über ein grosses, nutzbares Lastpotenzial. Dadurch fallen die Eingriffe in den Baugrund inkl. Grundwasser relativ klein aus. Die Fundamente konnten übernommen werden und mussten nur lokal mit Mikropfählen (rot) verstärkt werden. Gelb markiert ist der Bereich, der infolge des Mehrvolumens der Mikropfähle rückgebaut werden muss (äquivalente Gesamtvolumenbilanz unter dem Grundwasserspiegel).

team erkannte die Chance, die kein noch so gelungenes Neubauprojekt bieten kann: den historisch gewachsenen Charakter eines Bestands in einem bereits lebendigen Kontext.

Der Entwurf sieht vor, den bestehenden Stützenraster in den Turmneubau hinaufzuziehen, womit der grösste Teil der Lasten aus dem neuen Bauwerk ohne Lastumlagerung oder Abfangung direkt in die vorhandenen Stützen abgetragen werden kann. Das neue Tragwerk ist also kein autarkes System, das sich unabhängig in den Bestand hineinfectet – das wäre zu schade um das Tragpotenzial. Vielmehr stellt es sich bewusst auf den Bestand. Damit wird das historische Tragwerk mit seiner statischen Kapazität integraler Bestandteil des neuen Tragkonzepts. Die Traglastreserven sind sogar so gross, dass zwei Drittel des Turmneubaus ohne Verstärkungsmassnahmen auf dem Bestand platziert werden können. Nur für die Lasten des letzten Drittels sind kleinere ausgewählte Verstärkungen notwendig. Um auch diese möglichst zu reduzieren, ist die neue Tragkonstruktion als klug gewählter Leichtbau entworfen worden. Das Eigengewicht der schlanken und leichten Stahl-Flachdecken (Slimfloor-System in Kombination mit Cofradal-Deckenelementen) beträgt nur etwa 200 kg/m². Das ist ein Bruchteil des Gewichts einer konventionellen Stahlbetonflachdecke. Bei einer Spannweite von 6.2 m im Turmgebäude und 7.2 m im schmalen Gebäuderiegel können die Deckenstärken auf 20 cm bzw. 23 cm begrenzt werden.

Leicht auf stark

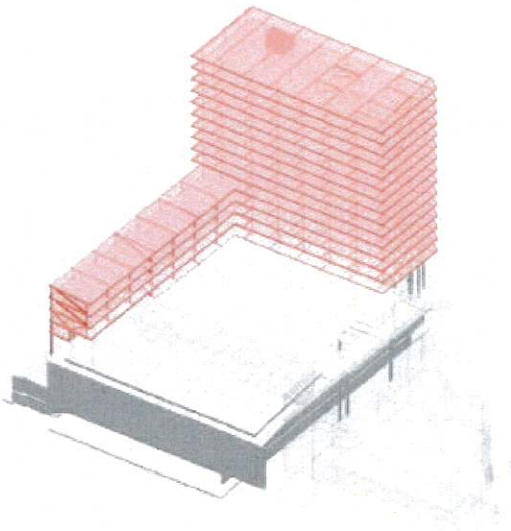
Mit der gradlinigen Leichtbaukonstruktion sind auch im Untergeschoss nur wenige statische Verstärkungen oder bauliche Anpassungen notwendig. Das Untergeschoss soll für die nächste Betriebsperiode als Einstellhalle bzw. für den nächsten Nutzungszyklus tauglich gemacht werden. Es wird – wie es in der Regel nach 30 bis 50 Jahren für Einstellplätze erforderlich ist – in konventioneller Weise instand gesetzt, indem die mit Chlorid belasteten Betonpartien und lokal korrodierte Bewehrungsstäbe ersetzt werden sowie ein neuer Park-

deckbelag mit verbesserter Entwässerungsrinne eingebaut wird. Lediglich zwei neue Stützen unterhalb des Neubauturms sind erforderlich, und es kann davon ausgegangen werden, dass die bestehenden Rundstützen nur mit einer etwa 5 cm dicken zusätzlichen Mantelschicht aus bewehrtem Stahlbeton verstärkt werden müssen. Das hilft zugleich, die Bewehrungsüberdeckungen und die Brandschutzanforderungen auf den neuesten Stand zu bringen. Schliesslich müssten dank dem mit dem Leichtbau reduzierten Mehrgewicht nur wenige Foundationsverstärkungen mittels Mikropfählen vorgesehen werden. Die verminderte Anzahl begrenzt das Mehrvolumen im Untergrund. Das verkleinert nicht nur den Arbeitsaufwand, sondern auch die Konsequenzen. Denn das Volumen eines jeden Mikropfahls im von Grundwasser gesättigten Untergrund muss anderenorts kompensiert werden (äquivalente Gesamtbilanz). Sofern keine Ausnahmebewilligung durch das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (Awel) erfolgt, darf das Bauvolumen nämlich unterhalb des Grundwasserspiegels nicht vergrössert werden.

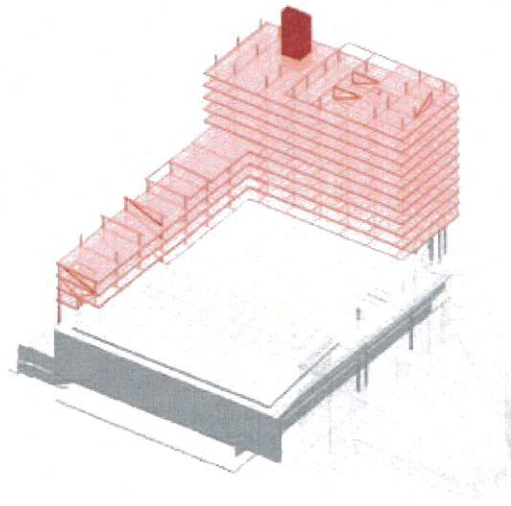
Ein In- und ein Nebeneinander

Für die Aussteifung des Turms werden generell die ohnehin erforderlichen Betonkerne genutzt. Diese können sauber in das Untergeschoss eingebunden werden, wirken aber mehrheitlich in Gebäudequerrichtung. Da diese allein nicht genügen, wird das Tragwerk – der Typologie des Bestands sowie der Slimfloor-Bauweise folgend – mit weiteren Stahlverbänden ergänzt. Die Verbände sind dabei so angeordnet, dass die Stützen unter Wind- und Erdbebenbeanspruchung immer überdrückt bleiben und keine Zugkräfte resultieren.

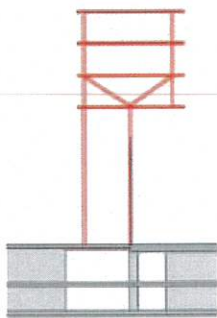
Während das Tragwerk des Turms den Tragraster der Untergeschosse übernimmt und regelrecht aus dem Bestand herauswächst, steht das «Narrow Building» neben dem Bestand. Die oberen Geschosse kragen mit V-Stützen über das Bestehende aus. Zur Aufnahme der Lasten der äusseren Stützenreihe des «Narrow Building» wird das Untergeschoss lokal mit Unterzügen ergänzt. Diese Träger können grösstenteils



Die Fassaden der Neubauten sind unabhängig von der eigentlichen Struktur. Das ist wichtig in Bezug auf Flexibilität und Nachhaltigkeit.



Das strukturelle Raster des «Narrow Building» wird mit vorgefertigten Modulen und innen liegenden Nasszellen gefüllt. Drei Stahlverstrebungen (eine quer, zwei längs) steifen den Turm gemeinsam mit dem Erschliessungskern aus.



Konstruktionsschema «Narrow Building»: Die Stützen des «Narrow Building» sind in der Regel ausserhalb des Bestands platziert. V-Träger im ersten Geschoss ermöglichen die Auskragung über den Bestand.

in die bestehende Deckenstärke integriert werden, so dass sich die Raumhöhe nicht verringert. Oberirdisch werden Eingriffe am Bestand durch die geschickte Platzierung des Gebäudes bewusst und gänzlich vermieden. Stabilisiert wird das «Narrow Building» einerseits über den Turm, an dem die Deckenscheiben kraftschlüssig angeschlossen werden. Darüber hinaus tragen eine zusätzliche Betonscheibe und weitere Stahlverbände zur Gebäudeaussteifung bei. Letztere entsprechen der Bauweise, denn das relativ filigrane Stahltragwerk beider neuer Gebäudeteile ist als Skelettbau vorgesehen, einem Tragwerk mit einem stringenten, klaren, direkten und deshalb effizienten Lastfluss.

Sämtliche raumbildenden Wände sind nicht-tragend. Die Fassadenkonstruktion selbst ist vom Tragwerk unabhängig und übernimmt keine lastabtragende Funktion; hierdurch werden neben der Ökologie auch die Aspekte der Austauschbarkeit, Flexibilität und Nachhaltigkeit im Sinn einer Trennung von Bauteilen unterschiedlicher Lebensdauer gestärkt. Mit dieser Tragstruktur und ihren optimierten Bauteilstärken wird eine grösstmögliche Nutzungsflexibilität erzielt. Entsprechend verfügen die Gebäude auch künftig wieder über ein hohes Umnutzungspotenzial.

Die Montage der Stahlkonstruktion inklusive der vorgefertigten Deckenelemente ist zudem äusserst schnell, unkompliziert und witterungsunabhängig. Ein hoher Vorfertigungs- und Wiederholungsgrad ermöglicht eine rationelle Bauphase und damit auch Kosteneinsparungen. Das steigert die Baugeschwindigkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Ausführungsqualität. Und weil die Stahl- und Deckenplatten just in time geliefert und montiert werden können, wird auch die innerstädtische Platz- und Verkehrssituation entlastet.

Im Übrigen soll auch das Dach über der Tonhalle erhalten bleiben. Dafür entwickelte das Planungsteam das Dachtragwerk darüber von einer Stahl- in eine Stahl-Beton-Verbundkonstruktion weiter. Dieses «Upgrade» erhöht die Tragfähigkeit des Bestands, womit es möglich wird, die grossen Zusatzbeanspruchungen infolge der Dachbegrünung aufzunehmen.

Kapital im Boden

Entstanden ist ein Gebäudeentwurf, der einem kompletten Neubau also nicht nur ähnlich ist, sondern diesem auch in nichts nachsteht – auch nicht der Neubauteil, der den bestehenden Tragraster adaptiert. Das ist bemerkenswert, zumal ein Projekt, das mit dem Bestand umgeht, es immer etwas schwerer hat als Neubauprojekte. Es braucht schlaudere Lösungen, gereifere Überlegungen und mehr konstruktive Kreativität als ein kompletter Neubau. Aspekte, die schwierig zu werten, zu gewichten und zu wertschätzen sind. Trotz alledem ist dieser Entwurf den Neubaukonkurrenten im Studienauftrag in allen Belangen mindestens ebenbürtig. Ausser in einem Punkt – da übertrumpft es die Konkurrenz wohl bestimmt: Die graue Energie, die im erhaltenen Untergeschoss steckt, ist Kapital, um das man bei einem Rückbau trauern sollte.

Es ist nicht zu unterschätzen, welche Auswirkungen Tragwerke auf den CO₂-Haushalt haben – insbesondere Untergeschosse. Im Fall der Maag-Hallen steckt viel graue Energie in den 60 bis 100 cm starken, mit bis zu 33 cm Überbeton versehenen Decken, in den meist ca. 40 cm dicken Wänden oder in den 63 cm starken Fundamenten, die punktuell noch um 40 bis 50 cm verstärkt sind und entsprechend der grossen Belastung einen hohen Bewehrungsgehalt aufweisen. Die Ingenieure gehen davon aus, dass sich im Untergeschoss rund 7700 m³ Konstruktionsbeton befinden – exklusiv der Überbetone. Der CO₂-Anteil, um eine solch massive Konstruktion zu erstellen, liegt bei weit über 2000t.³ Generell gilt in etwa, dass der gesamte Gebäudepark für rund 40% aller CO₂-Emissionen verantwortlich ist. Etwa die Hälfte betrifft die Erstellung, die andere Hälfte den Betrieb von Bauwerken. Von diesem Prozentanteil betreffen wiederum etwa 40% das Tragwerk. Das ergibt ca. 6–9% (je nach Quelle) der weltweiten CO₂-Emissionen, die nur auf das Tragwerk fallen. Das ist viel und sollte bei Projektierungen berücksichtigt werden. Die Planenden rechneten aus, dass sich allein mit ihrem Projektvorschlag bis zu 5000t CO₂ einsparen liesse, was gegenüber einem Rück- und Neubau je nach Szenario einer Reduktion von 19% bis 31% entspricht. Ein Rückbau kann somit unter dem Gesichtspunkt der Schonung von Ressourcen und der Reduzierung der CO₂-Emissionen in den wenigsten Fällen die richtige Option sein. Keinesfalls dann, wenn das Korsett nicht zu gross und das Potenzial nicht zu klein ist.

Das Potenzial dem Projekt eigen machen

Einem Tragwerk muss mit Erreichen der veranschlagten Lebensdauer – ein minimales Ziel – in vielen Fällen noch nicht der Todesstoss gegeben werden. So stellen die Experten immer wieder fest, dass Tragwerke im sprachlich-gesellschaftlichen Sinn zwar «alt» sind, aus tragwerksspezifischer Sicht aber ihre maximale Lebensdauer noch lang nicht erreicht haben. Ein gut erhaltenes und unterhaltenes Tragwerk wie jenes der Maag-Hallen kann durchaus 100 Jahre und mehr bestehen – insbesondere, wenn es instand gesetzt wird. Dieses Potenzial gilt es zu entdecken, zu nutzen und dem Projekt als Qualität eigenzumachen. Solche Projektanalysen und Recherchen – von sich aus oder von Dritten angestossen – sind herausfordernd. Aber solche Herausforderungen verlangen nach Kreativität, Innovation und Leidenschaft. Die Neubauten im Projekt von Lacaton & Vassal und Dr. Deuring+Oehninger gehören denn auch mit zu den leichtesten unter allen Eingaben.

Viel Vernichtung für viel Ähnliches

Mit einem Ersatzneubau vernichtet man viel, um Gleiches oder Ähnliches wieder neu, aber oft grösser zu errichten. Es stellt sich die Frage der Verhältnismässigkeit.³ Ist es beispielsweise richtig, einen massiven Sockel aus zwei Untergeschossen zurückzubauen und

die neue Kubatur im gleichen Umfang wieder unter dem mittleren Grundwasserspiegel hineinzubauen? Auch wenn die Sonderbauvorschriften dies zulassen? Sind Letztere aus ökologischer Sicht nicht überholt?

Dazu kommt die Frage der Reputation. Die Swiss Prime Site attestiert dem Thema Nachhaltigkeit in ihren Geschäftsberichten eine hohe Priorität. Maaglive könnte als Vorzeigeprojekt eine wegweisende Bestätigung eines zeitgemässen und diversifizierten Portfolios sein. Damit (und durch eine Zusammenarbeit mit Pritzker-Preisträgern) könnte man sich profilieren. Ein Kriterium, das in einer Kosten-Nutzen-Analyse von unschätzbarem hohem immateriellen Wert ist – «unschätzbar» im wahrsten Sinn des Wortes. Denn es sind weniger materielle als vielmehr immaterielle Werte, die es uns schwer machen, sie rational in den Entscheidungsprozess einfließen zu lassen. Nutzen-Kosten-Abwägungen sind daher subjektiv geprägt. Der Ökonom denkt in Geldeinheiten. Ein Ökonom mit baukultureller Affinität wertet diese Einheiten anders. So bleiben Nutzen-Kosten-Analysen eine diffizile Angelegenheit. Im Extremfall bringt ein einziges Kriterium die Entscheidung, weil es im Verhältnis zu anderen Punkten übermässig stark gewichtet wird.

Und daher stellt sich schliesslich auch die Frage der Besonnenheit. Könnte es nicht sinnvoller sein, den Bestand mit seiner Platzierung zu erhalten und zu erweitern? Auch wenn dies den Sonderbauvorschriften widerspricht? «Denn letztlich ist es», wie Bastian Leu, Projektleiter und Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung von Dr. Deuring+Oehninger, sagt, «dem Klima egal, ob es Sonderbauvorschriften gibt.» Unter dem Gesichtspunkt all dieser Argumente ist der Erhalt keine Frage des Wollens, sondern ein Vorgehen, das schlicht auf der Hand liegt. Es bleibt schwierig, verankerte Denkmuster zu ändern – mögen sie noch so sehr *Tempi passati* sein. •

Clementine Hegner-van Rooden, Dipl. Bauing, ETH, Fachjournalistin BR und Korrespondentin TEC21; clementine@vanrooden.com

Anmerkungen

¹ «Baukultur lebt nicht von der Tabula rasa», Prof. Dr. Tom Avermaete, Professur für Geschichte und Theorie des Städtebaus an der ETH Zürich, NZZ, 8.11.2021.

² Vgl. Berechnung zur Einsparung von CO₂ auf der Website von Dr. Deuring+Oehninger via Kurzlink: bit.ly/grau-energie-maag

³ «Die Abbrecher», Isabel Pfaff und Laura Weissmüller, Süddeutsche Zeitung, 23.4.2021.



Weitere Berichterstattung auf espazium.ch/de/aktuelles/maag-areal