



V-ZUG AG, Industriestrasse 66, CH-6301 Zug

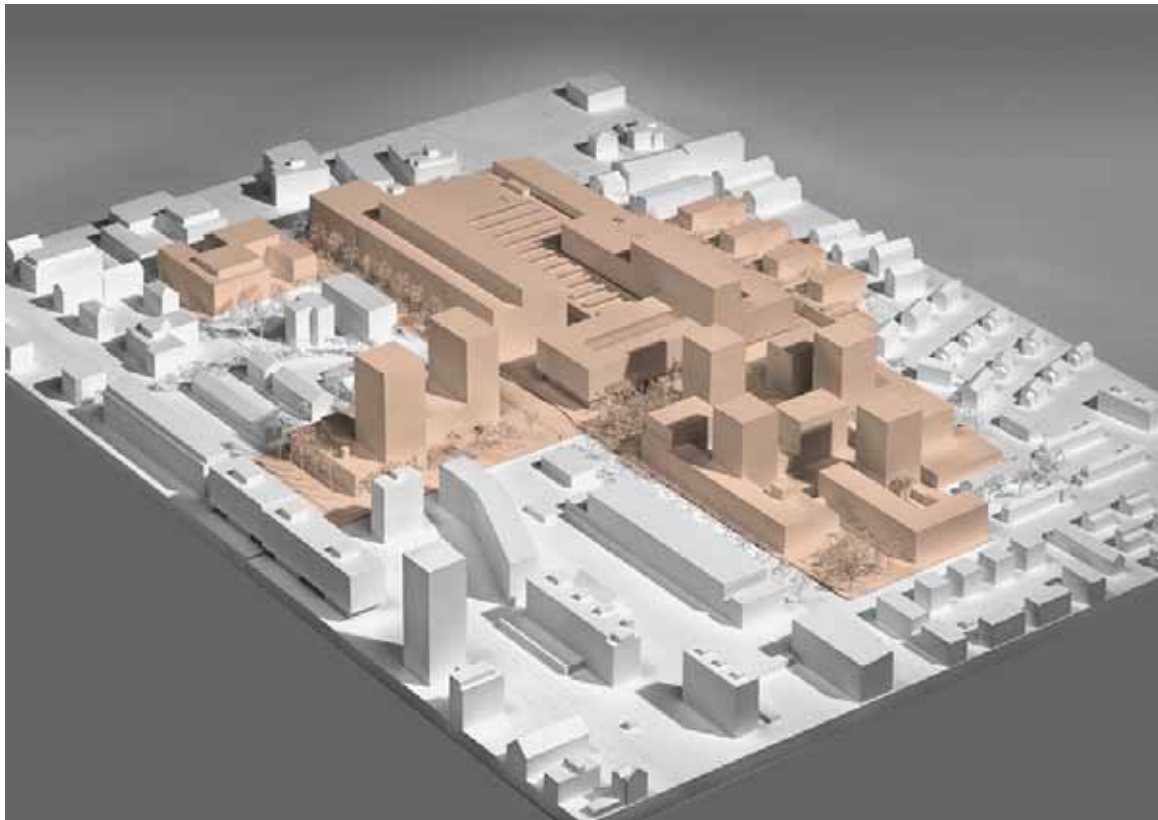
Stadtplanung



Studienplanungsverfahren V-ZUG Areal Zug

Studienplanungsverfahren auf Einladung

Bericht des Beurteilungsgremiums vom 24. Oktober 2013



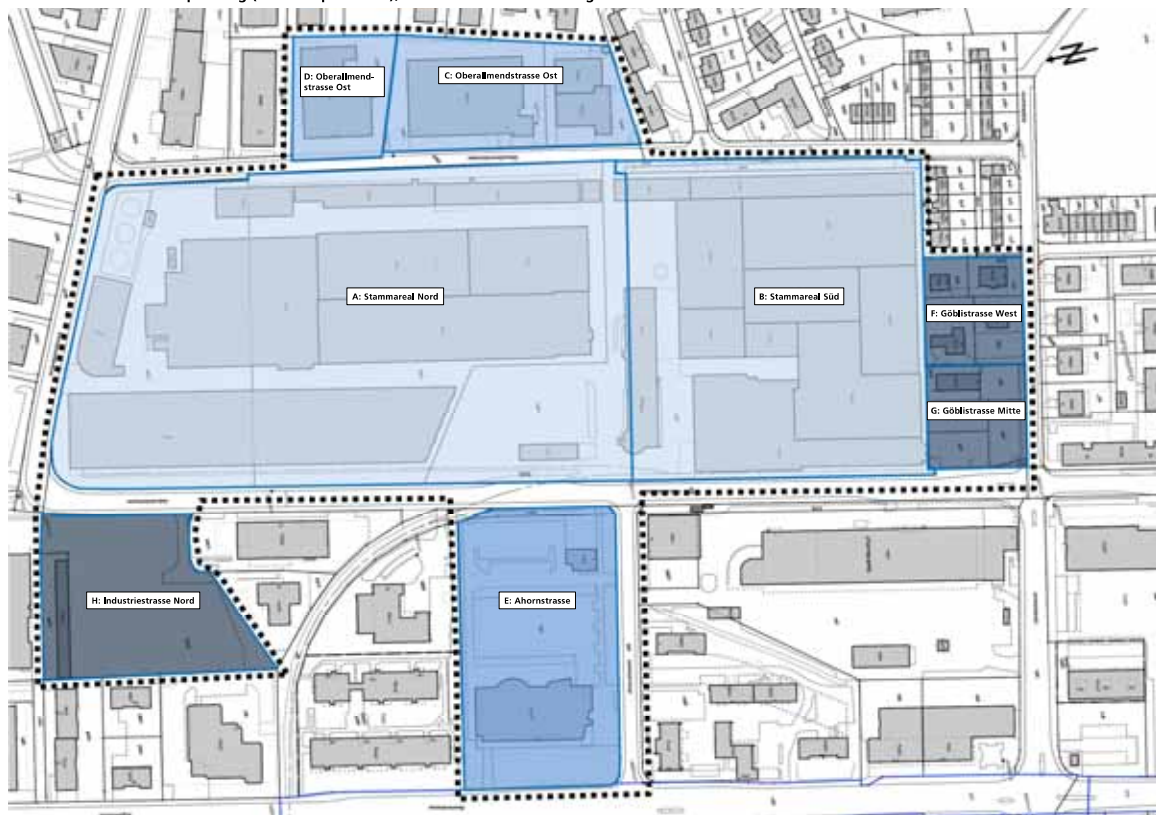
Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Zielsetzung und Aufgabenstellung	3
Zielsetzung	3
Aufgabenstellung	4
Zusatzaufgaben	5
2 Verfahren	5
Eingeladene Planungsteams	5
Beurteilungsgremium	5
Termine	6
Entschädigung	6
3 Beurteilung	6
Beurteilungskriterien	6
Start-Besprechung und Zwischenbesprechungen	7
Schlussbeurteilung und Entscheid des Beurteilungsgremiums	7
Empfehlungen des Beurteilungsgremiums	7
4 Studien	9
Hosoya Schäfer Architects AG, Zürich	9
BIG Bjarke Ingels Group, Kopenhagen	20
EM2N, Zürich	26
Graber und Steiger, Luzern	36
group8, Genève	45

Aufgabenstellung

Auf ihrem traditionellen Produktionsgelände will die renommierte V-ZUG AG ihre industrielle Heimbasis für die Zukunft rüsten. Um die erfolgsentscheidende Nähe von industrieller Produktion und Forschung zu ermöglichen, soll der heutige reine Produktionsstandort in ein hochwertiges, gemischt genutztes Gelände verwandelt werden. Entstehen soll ein Technologiecluster, ein Anziehungs- und Kristallisationspunkt für themenverwandte innovative Technologieunternehmen. Auf dem hervorragend erschlossenen Areal soll neben der Weiterentwicklung der Industrieproduktion, der Neuansiedlung von Forschung und Dienstleistungen auch gewohnt werden. Insofern soll mittels eines tragfähigen Entwicklungsszenarios hinsichtlich städtischer Dichte und eines intelligenten Nutzungsmixes ein veritables Stück Stadt entstehen. Damit unterscheidet sich die Ausgangslage auch von den Umnutzungsszenarien gängiger Industrieareale. Die industrielle Produktion wird nicht aufgegeben, sondern weiterentwickelt und ausgebaut.

Übersicht Perimeter Testplanung (schwarz punktiert), Gebiete inkl. Bezeichnung



Stadtplanung Zug, 26. Februar 2013

Das Potenzial des neun Hektaren grossen Industrieareals mit zentrumsnaher Lage gilt es zu nutzen, um einerseits ein flexibles Umfeld für den Betrieb zu schaffen. Andererseits ist ein eindeutiges, Identität bildendes Profil mit internationaler Ausstrahlungskraft am Nordportal der Stadt Zug anzustreben. Zentral ist die Frage, wie sich der Entwicklungsschub und damit die einhergehende mindestens partielle Öffnung auf dem heute weitgehend bebauten und nach aussen geschlossenen Areal manifestieren soll. Dabei ist selbstredend der bereits bestehende starke Charakter des Areals weiterzuentwickeln unter gebührender Berücksichtigung des denkmalpflegerisch sensiblen Bestandes. Weiter sind innovative Ansätze, die im weiteren Kontext des Projektperimeters zur Durchmischung und Vielfältigkeit des Ortes beitragen können, aufzuzeigen. Die Auseinandersetzung mit der Frage, welche Siedlungsstrukturen an diesem Ort denkbar sind und welche Stadtidee für die beabsichtigte Transformation zu verfolgen ist, wird erwartet. Ein minimaler ökologischer Fussabdruck über das gesamte Areal sowie die angestrebte Energieautonomie verlangen ein auf die spezifische Nutzung ausgelegtes Gesamtkonzept, das schrittweise umgesetzt werden kann. Für das Verständnis der neuen Stadtidee sind neue

zukunftsweisende Mobilitätsformen von zentraler Bedeutung. Bedingungen wie Produktionslärm, Verkehrsbelastung, Nutzungskonflikte etc. sind zu thematisieren und entwerferisch zu behandeln. Das für die V-ZUG zentrale Label „Swiss Made“ mit seinem hohen Qualitätsanspruch soll somit auch für einen innovativen, lebendigen Stadtteil mit mindestens 3000 Arbeitsplätzen und mindestens 300 Wohneinheiten stehen, wo industrielle Fertigung, Technologieentwicklung und urbane Lebenskultur aufeinandertreffen. Daraus soll ein verdichtetes Quartier entstehen, das mit der Stadt vernetzt ist.

Zusatzaufgaben

- Die V-Zug AG ist einer nachhaltigen Weiterentwicklung mit einem möglichst kleinen ökologischen Fussabdruck verpflichtet. Insofern wurde der Bearbeitung des Themenkreises „Ökologischer Fussabdruck“ und Energieautonomie grosse Bedeutung zugemessen (Beizug von Fachpersonen zwingend).
- Die Vernetzung mit den übergeordneten Naherholungsräumen wie auch die Frage nach dem Typus von Freiräumen auf dem Areal war eingehend zu behandeln (Beizug von Fachpersonen empfohlen).
- Die Verkehrsan- und einbindung ins städtische und übergeordnete Strassennetz war konzeptionell zu studieren, und es waren Vorschläge hinsichtlich des vorgesehenen Transformationsprozesses darzulegen (Beizug von Fachpersonen empfohlen).
- Zu untersuchen waren auch Entwicklungsszenarien für den Verbleib von Produktionsanlagen neben dem Stammareal Nord (Szenario A), in Richtung Süd (Szenario B) oder Richtung Ost (Szenario C). Bedingung war eine betriebliche ebenerdige Anbindung der Erweiterungsoption.
- Auf dem Areal befinden sich – aus architekturhistorischer Sicht – wichtige bestehende Bauten. Im Dossier „Denkmalpflegerische Vorgaben“ vom 13.03.2013 sind die diesbezüglichen Anforderungen an die neue Bebauung dargestellt.

2 Verfahren

Es handelte sich um ein moderiertes Studienplanungsverfahren auf Einladung, das nicht den Vorgaben des öffentlichen Beschaffungswesens unterstand.

Eingeladene Planungsteams

- BIG CPH, Kloverbladgade 56 (Entrance Carl Jacobsvej 16) 2500 Valby, Dänemark
- EM2N Matthias Müller Daniel Niggli Architekten AG, Josefstrasse 92, 8005 Zürich
- Graber und Steiger, Alpenstrasse 1, 6004 Luzern
- group8, Philibert-de-Sauvage 37, 1219 Châtelaine, Genève
- Hosoya Schäfer Architects AG, Flüelastrasse 10, 8048 Zürich

Der Beizug von Fachpersonen zum Thema „ökologischer Fussabdruck“ und Energieautonomie war vorgeschrieben. Der Beizug von Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern war empfohlen.

Beurteilungsgremium

Fachpreisrichter:

- Beat Aeberhard, Stadtarchitekt Stadt Zug (Vorsitz)
- Marc Angélil, agps.architecture, Zypressenstrasse 71, 8004 Zürich
- Philippe Cabane, Soziologe Urbanist, Matthäusstrasse 11, 4057 Basel
- Ute Schneider, KCAP Zürich, Wasserwerkstrasse 129, 8037 Zürich
- Robin Winogrand, Landschaftsarchitektin, Aargauerstrasse 70 / Container 13, 8048 Zürich
- Matthias Sulzer, Energie und Nachhaltigkeit, Hochschule Luzern

Sachpreisrichter (mit Stimmrecht)

- Dr. Jürg Werner / Dirk Hoffmann, CEO METALL ZUG AG
- Beat Weiss, CEO V-ZUG Immobilien AG
- Hannes Wüest, VR der V-ZUG Immobilien AG

Experten (ohne Stimmrecht):

- Max Herger, V-ZUG AG (Stellvertretung Dr. Jürg Werner)
- Percy Limacher, IE Industrial Engineering Zürich AG
- Oskar Merlo TEAMverkehr, Verkehrsexperte, Cham
- Artur Bucher, Kantonaler Denkmalspfleger
- Harald Klein, Stadtplaner Stadt Zug

Termine

- | | |
|---|------------------|
| • Start-Besprechung und Begehung des Areals mit den Planungsteams | 28. März 2013 |
| • 1. Zwischenbesprechung | 26. Juni 2013 |
| • 2. Zwischenbesprechung | 20. August 2013 |
| • Abgabe/Schlusspräsentation | 24. Oktober 2013 |

Die an den Zwischenbesprechungen vorzustellenden Unterlagen wurden im Voraus festgelegt. Die Besprechungen fanden mit jedem Team individuell statt.

Entschädigung

Die feste Entschädigung betrug CHF 75'000.- sowie CHF 15'000.- für die Bearbeitung des Themas „ökologischer Fussabdruck“.

3 Beurteilung

Beurteilungskriterien

Folgende Beurteilungskriterien waren vorgegeben:

- Stadtidee
- Städtebauliche Qualität des Gesamtkonzeptes
- Schaffung attraktiver und flexibler Angebote für urbane Nutzungen und deren Vernetzung im Areal und Einbettung in die Siedlungsstruktur
- Sicherung der Funktionalität und der Flexibilität der industriellen Produktion über mehrere Ausbauschritte
- Schaffung attraktiver und flexibler Raum- und Flächenangebote für einen Technologiestandort mit hoher Funktionalität
- Funktionale und flexible Anordnungsplanung der Nutzungsstrukturen über das ganze Areal
- Maximal mögliche Nutzung der Verdichtungspotenziale
- Kontrolle der Zielkonflikte in der Mischnutzung des Areals und in der Einbettung im näheren Umfeld
- Umgang mit der industriellen Produktion in einem stark verdichteten Stadtteil
- Minimaler ökologischer Fussabdruck über eine energiespezifische Gesamtarealplanung (Evaluation einer Leuchtturmidee)
- Wirtschaftlich interessante und intelligente Verkehrskonzepte
- Architektonischer Auftritt
- Flexible, funktionale und autonome Entwicklungsschritte (Etappierbarkeit)

Start-Besprechung und Zwischenbesprechungen

Es zeigte sich, dass die Bewältigung der verschiedenen Ebenen der Aufgabe wie die Berücksichtigung des Bestandes (Produktionsanlagen und denkmalpflegerische Substanz), die Auslotung der städtebaulich verträglichen Masse, die Schaffung einer Adressbildung der V-ZUG AG mit einem Technologiecluster, die Erarbeitung von energie- und verkehrstechnischen Strategien, etc., ausserordentlich anspruchsvoll war. Die Besprechungen waren sowohl für die Teilnehmer wie auch die Veranstalter sehr aufschlussreich. Es konnten Fragen beantwortet und auf Fehlinterpretationen hingewiesen werden. Das Beurteilungsgremium konnte auf Punkte aufmerksam machen, die im Verlauf der Bearbeitung der Aufgabe vernachlässigt wurden. Das Anliegen der Auslotung der städtebaulich verträglichen Dichte wurde bestätigt, die Randbedingungen für die Erweiterungsszenarien der Produktionsanlagen wurden präzisiert. Das Potenzial städtisch interessanter Erdgeschossnutzungen im vorhandenen Umfeld wurde vertieft diskutiert (Diskrepanz zwischen wünschbarem und realistischem Umfang). Die Erwartungen hinsichtlich der Bearbeitung des ökologischen Fussabdruckes wie auch die Berücksichtigung der Zeitachse und Marktveränderungen (Flexibilität in der Umsetzung der vorgeschlagenen Realisierungsschritte) konnten präzisiert werden. Andererseits eröffneten die Teams mit ihren Arbeiten neue Sichtweisen in der Bewältigung der Aufgabe.

Schlussbeurteilung und Entscheid des Beurteilungsgremiums

Anlässlich der abschliessenden Beurteilung hatte jedes Team Gelegenheit, das Ergebnis seiner Arbeit vorstellen. Die Zwischenbesprechungen und diese Schlusspräsentation erleichterten dem Beurteilungsgremium die Einarbeitung in die Studien. Die Auseinandersetzung mit den Vorschlägen unter Anwendung zahlreicher Beurteilungskriterien war sehr anspruchsvoll. Im eingehenden Vergleich der Studien kristallisierte sich sowohl aus Sicht der Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter wie auch aus Sicht der Veranstalter und Experten ein Vorschlag immer deutlicher in den Vordergrund.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt den Veranstaltern einstimmig, die Studie des Büros

Hosoya Schäfer Architects AG, Zürich

der weiteren Arbeit bzw. dem Bebauungsplan zugrunde zu legen.

Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

Bei der weiteren Bearbeitung sollen folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Die in der Beschreibung der Studie festgehaltenen Optimierungsansätze sind zu prüfen.
- Das schützenswerte Gebäude (931c) an der Nordgrenze des Stammareals Süd ist zu erhalten und in das Nutzungskonzept einzubeziehen. Um dies zu ermöglichen, könnte z.B. das an dieser Stelle vorgeschlagene neue Wohnhochhaus XIV Richtung Süden verschoben und das angrenzende Hallengebäude verkürzt werden. Mit dem erhaltenen Gebäude an der verlängerten Ahornstrasse dürfte die Qualität des Vorschlages verbessert werden.

Zug, 24. Oktober 2013

Das Beurteilungsgremium

Beat Aeberhard, Stadtarchitekt Zug (Vorsitz)

B. Aeberhard

Marc Angélil, agps.architecture, Zürich

MARC ANGÉLIL

Philippe Cabane, Soziologe Urbanist, Basel

P. Cabane

Ute Schneider, KCAP Zürich

U. Schneider

Robin Winogrand, Landschaftsarchitektin, Zürich

R. Winogrand

Matthias Sulzer, Hochschule Luzern – Technik & Arch.

M. Sulzer

Dr. Jürg Werner, CEO METALL ZUG AG

J. Werner

Beat Weiss, CEO V-ZUG Immobilien AG

B. Weiss

Hannes Wüest, VR der V-ZUG Immobilien AG

H. Wüest

4 Studien

HOSOYA SCHAEFER ARCHITECTS AG Zürich

„AREAL ALS LABOR“

Nachhaltigkeit: Keoto AG, Zürich
Landschaft: Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich
Verkehr: IBV Hüsler AG, Zürich

Als Antwort auf die Fragestellung der Testplanung „ein Stück Stadt für V-Zug“ zu entwerfen, bietet der Beitrag von Hosoya Schaefer eine Lösung, die Synergien zwischen Industrieprozessen und Stadt aufzeigt. Dabei werden die Regelungen und Visionen des Transformationsprozesses der V-Zug mit einem reichhaltigen, stadträumlich differenzierten Bild von maximaler Dichte programmiert. Die Ausnutzungsszenarien sehen vor, dass eine flexible Zeitschiene und Raumtransformation sich gegenseitig über die Jahre informieren (beeinflussen). Entstanden ist eine Lösung, die auf die komplexe Fragestellung und unterschiedlichen Bedürfnisse der V-Zug wie auch der Gemeinden Baar und Zug raffiniert und elegant reagiert.

Auf dem städtischen Massstab erfolgt die Einbindung über zwei Nord-Süd-Achsen – die Baarerstrasse für den motorisierten Verkehr und die Industriestrasse hauptsächlich für den Langsamverkehr. Innerhalb des Gesamtareals wird ein städtebaulicher Vorschlag mit einer klaren Gliederung präsentiert. Jeder Nutzer erhält eine eigene, lesbare Adresse. Den 5 Bereichen des Areals werden differenzierte Nutzungsprofile und Identitäten zugewiesen, die sich durch Synergien ergänzen: Headquarters, Loop, Im Werk, Oberallmend und „Soed“. Geschickt verbindet ein „Motherboard“ die nötigen Nutzungen und Prozessabläufe unterirdisch.

Der Headquarter dockt an die Baarerstrasse mit einem prägenden Bau an, welcher durch Büros, Ausstellungen des Zugorama, Schulungs- und Konferenzräume den dazugehörigen, öffentlichen Platz belebt.

Der „Loop“ wird von V-Zug als neuer, adressbildender Standort sehr positiv bewertet. Der Bau verbindet diverse Bereiche, sowohl in der vertikalen wie auch horizontalen Dimension und ist von einer starken Nutzungsmischung geprägt. Empfang, Ausstellung und Verkauf sind mit Labor, Büro und Produktionshallen räumlich verbunden.

Die Nähe zwischen Büro, Labor und Produktion wird vom Bauherrn als Schlüsselpunkt gesehen. Die Transformationsfähigkeit für Labor und Produktion ist somit gegeben. Die Platzierung der Labore im Loop wird als sinnvoll betrachtet, da es die Notwendigkeit verhindert, dass die Labore zweimal umziehen müssen.

Grosszügige, verglaste Lichthöfe mit „Transfer“-funktion dienen dem täglichen Austausch zwischen den verschiedenen Bereichen. Labore werden nach innen, Büros nach aussen angeordnet.

Das „Motherboard“ verbindet die Produktions- und Laborfunktionen im Norden mit den Erweiterungsmöglichkeiten im Süden. Es dient als unterirdisches Technikgeschoss und wird von den Verfassern als „Überlagerung der Logik der Industrie mit der Logik der Stadt“ verstanden. Szenario A zeigt die Produktion im Norden und Süden. Szenarien B und C werden als mögliche Rückfallebenen beschrieben.

„Im Werk“ ist durch das Prinzip „Cluster in Cluster“ gebildet. Grosszügige Räume und adressbildende Fassaden werden mit intimen Orten verwoben und erzeugen ein reichhaltiges Gebilde. Die Räumlichkeiten können mit Wohnen oder Büro flexibel auf den Markt reagieren. Das Risiko der Sockelgeschossnutzung wird durch Flexibilität für die Investoren so minimiert. Die Türme werden als möglichen, aber nicht zwingenden Vorschlag für den Erfolg gewertet. Vielfältige, gemischte Nutzungen beleben den Ort und erlauben Synergien untereinander wie auch mit der umliegenden Stadt.

Der Bereich Oberallmend bietet flexible, geeignete Räumlichkeiten für sehr unterschiedliche Nutzungen wie Lofts, Labor oder Produktion für eine separate Firma wie Metall Zug. Richtung Süden zum Quartier hin sind Familienwohnungen vorgesehen.

Das bestehende Zugorama ist sehr gut in die Neuplanung integriert.

Das gesetzte Ziel der Denkmalpflege, die Spuren der Geschichte durch einige weitere Bauwerke zu erhalten, steht in Konflikt mit dem erwünschten Ziel, eine maximale Dichte zu erreichen. In dem vorgelegten Endausbau werden die historischen Bauten abgerissen. Die Fachjury bemängelt diesen Entscheid und schlägt die Integration sowohl des Baus 5 wie auch des bestehenden Bürogebäudes vor. Der Erhalt des Bürogebäudes erzeugt eine Verengung der zentralen Achse, die als räumlich angemessen eingeschätzt wird.

Die vielfältigen Freiräume sind grosszügig und selbstverständlich organisiert. Die wenigen öffentlichen Freiräume bilden die Eingangssituationen zu den verschiedenen Bereichen. Ein grosser Platz an der Ahornstrasse wird von Büros, Ausstellungen des Zugorama und Schulungsräumen belebt und spannt einen Bogen zwischen Stadt und Produktion. Intime Innenhöfe dienen den anliegenden Nutzern.

Aus betrieblicher Sicht versucht das Projekt, eine maximale Dichte auf dem Stammareal zu erzeugen, indem die neuen Bauten in die Höhe entwickelt werden. Folgerichtig werden auch die betrieblichen Nutzungen gestapelt und es entsteht über die Bauformen eine neue zusammenhängende Identität. Die bauliche Infrastruktur für Logistik, Verkehr und Energieversorgung wird auf der Basis der heutigen Situation konsequent weiterentwickelt zur schrittweisen Erfüllung der sich wandelnden betrieblichen Bedürfnisse. Der Vorschlag bietet Möglichkeiten, die äussere logistische Erschliessung auf die optimierten inneren Material- und Arbeitsflüsse abzustimmen. Mit der favorisierten möglichen Erweiterung Richtung Osten können weitere Produktionsprozesse kompakt und ergonomisch ergänzt werden. Die mögliche Baumasse wird mit 95% nicht ganz erreicht. Die Vorgabe für die Freifläche wird überschritten (Faktor 1,9).

Das Team bevorzugt das Szenario A. Mit der Verlängerung der Ahornstrasse bis zur Oberallmendstrasse wird eine neue wichtige verkehrstechnische Erschliessungsachse eingeführt. Sie schafft neue Beziehungen und ermöglicht eine optimale Erschliessung des Nord- und SüdaREALs. Senkrecht dazu steht die bestehende Werkstrasse entlang dem Hochregallager, was zusammen eine optimale Situation für die Produktionslogistik schafft. Die Ausfahrt erfolgt über eine separate Einmündung in die Industriestrasse. Der Anlieferverkehr von der Oberallmendstrasse her soll neu über die durchgängige Ahornstrasse geführt werden.

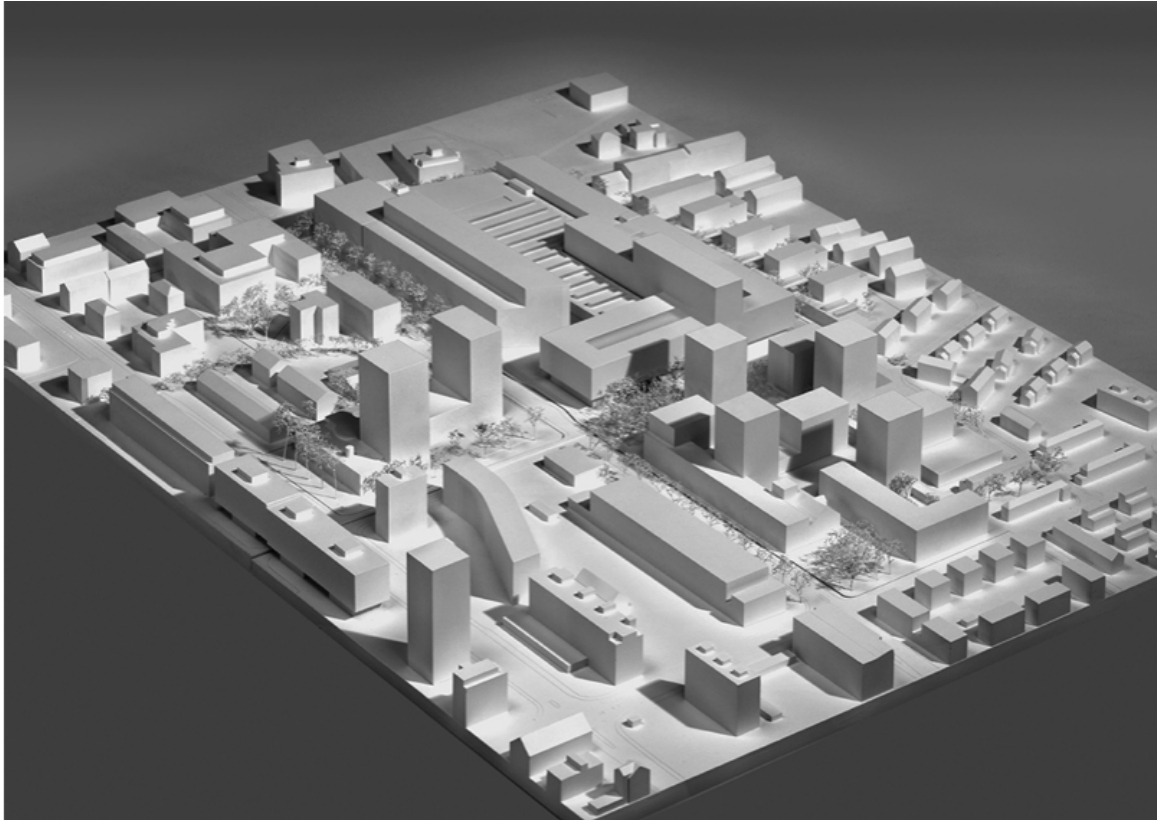
Die neuen Achsen im SüdaREAL, welche nach dem Koexistenzprinzip gestaltet sind, ermöglichen direkte und attraktive Verbindungen für den Langsamverkehr. Spezifische Aussagen zum Veloverkehr fehlen, resp. sind sehr allgemein gehalten. Über das Trasse des stillgelegten Industriegleises entsteht eine gute Anbindung zur Stadtbahn-Haltestelle Lindenpark.

Durch das als Motherboard bezeichnete Untergeschoss werden die Parkieranlagen direkt an die einzelnen Arealteile angebunden. Die Zufahrten erfolgen jeweils direkt ab den übergeordneten Strassen. Gedeckte Einstellhallen (mit Ausnahme des Baufelds H alle unterirdisch) bieten Platz für rund 800 Parkfelder. Zusätzliche, ungedeckte Parkfelder sind oberirdisch entlang der Strassen bezeichnet. Die Parkierung ist äusserst ökonomisch angeordnet und berücksichtigt die bestehenden hydrogeologischen Verhältnisse ausgezeichnet.

Die bestehenden und identitätsstiftenden Bauten, welche als schützenswert eingestuft sind, werden mehrheitlich erhalten. Das sog. Magazingebäude (Ass. Nr. 931b) findet mit dem westlich angrenzenden Neubaukörper eine massstäbliche und materialmässig sinnvolle Ergänzung. Das bestehende Volumen entlang der Industriestrasse (Ass. Nr. 931a) wird an seiner Nordseite mit dem neuen Baukörper, welcher die südliche Abgrenzung des neuen Platzes bildet, in einer volumetrisch denkbaren Art und Weise überbaut; diese Lösung ist denkbar, da entlang der Industriestrasse die ganze Fassadensilhouette mit dem Dachrand auch in Zukunft sichtbar bleibt. Wie bereits oben dargestellt, ist der Abbruch des bestehenden Gebäudes entlang der Ahornstrasse (Ass. Nr. 931c) nicht denkbar; aufgrund der vielzählig geplanten Neubaukörper im gesamten Planungsgebiet ist es für den Ort essenziell, dass die Geschichte des Ortes an bestehenden Baukörpern abgelesen werden kann. Gerade entlang der neu gestalteten Ahornstrasse, welche mit ihren räumlichen Ausweitungen hohe städtebauliche Qualitäten aufweisen wird, ist diese Sichtbarmachung der Vergangenheit unabdingbar; deshalb muss dieses bestehende Gebäude (Ass. Nr. 931c) in der Projektüberarbeitung in das Bebauungskonzept integriert werden.

Die Verfasser entwickelten das Konzept der systemischen Nachhaltigkeit, welches das symbiotische Zusammenführen des Städtebaus, der Infrastruktur und der flexiblen Nutzung aufzeigt. Das Konzept demonstriert ein neues Verständnis der Nachhaltigkeit; je mehr man baut, desto nachhaltiger wird's! Den Verfassern ist es gelungen, neue Elemente und Typologien für den Städtebau zu entwickeln, welche sich in ein ganzheitliches, nachhaltiges Konzept einfügen lassen.

Insgesamt überzeugt der Vorschlag durch eine Vielfalt an Argumenten. Die vom Team erwähnte Devise „Je mehr gebaut wird, desto mehr Synergien werden ermöglicht, umso nachhaltiger wird es. Je höher die Dynamik desto höher die Effizienz.“ wird als Haltung zum Auslöser einer reizvollen, dichten Planung, die ein dynamisches, synergetisches jedoch angemessenes neues Quartier für die V-Zug in Zug vorsieht.

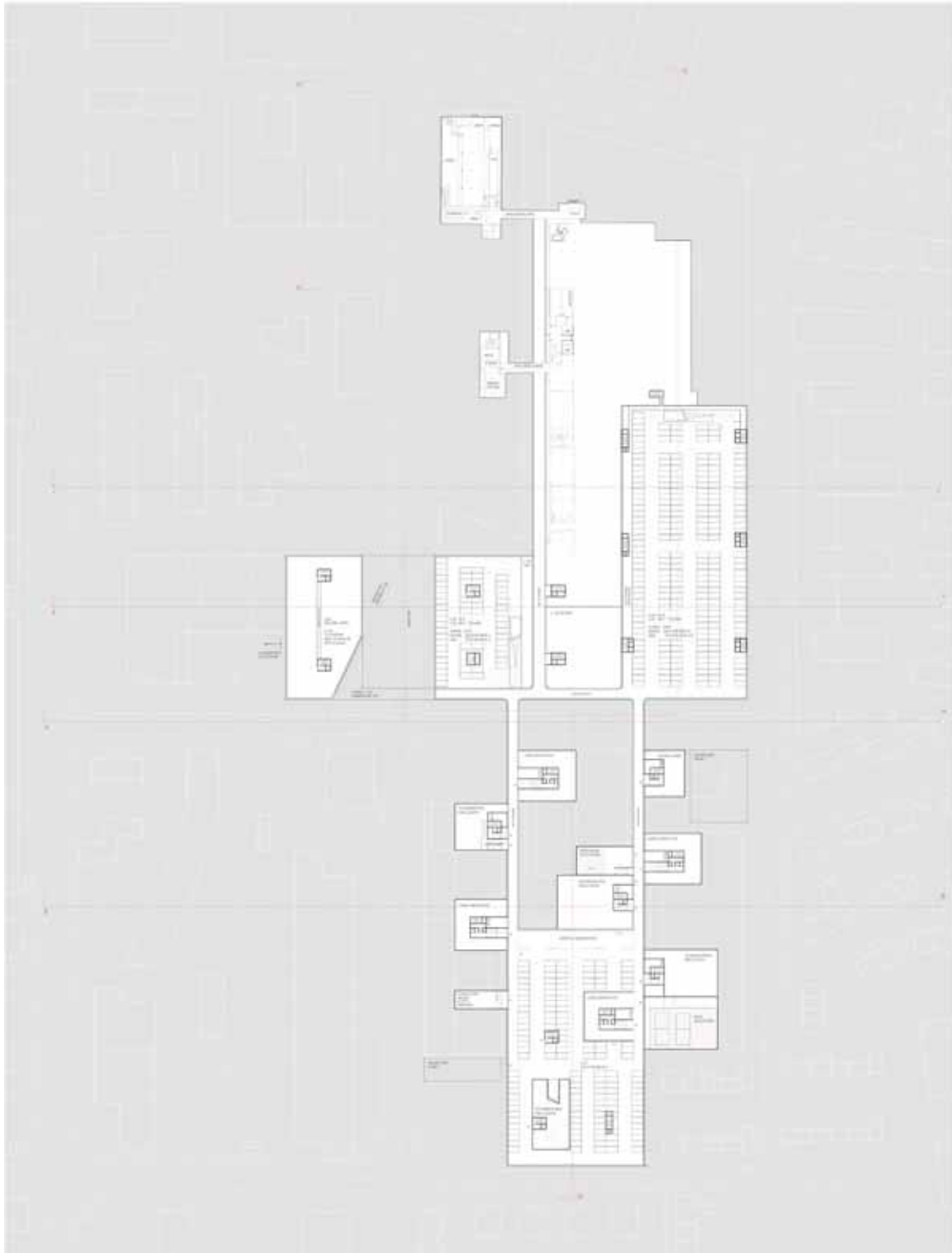


Vogelperspektive von Südwesten



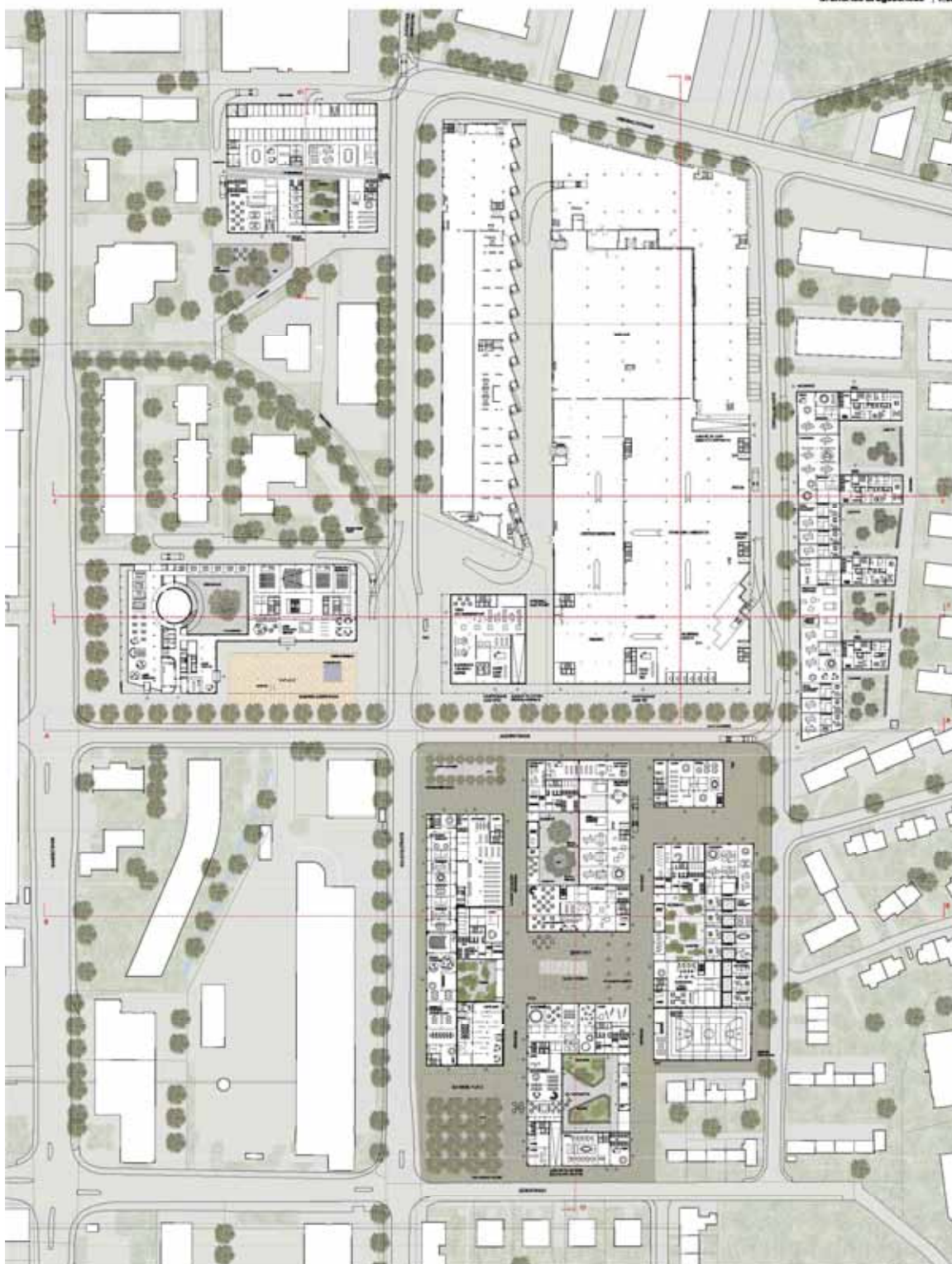
Schwarzplan | 1:5'000





Schnitt D-D

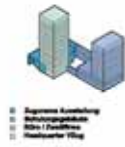




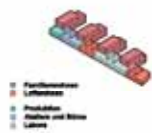




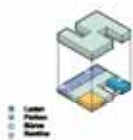
Headquarter - Programm



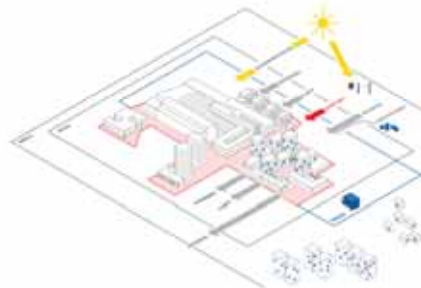
Oberallmend - Programm



SUED - Programm



Umwelt und Systemgrenzen



Betriebssystem und Motherboard

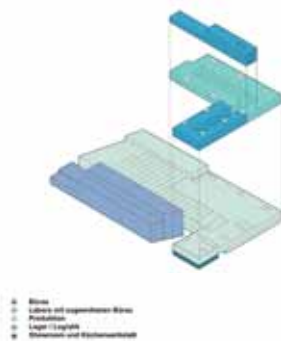


Schnitt G-G



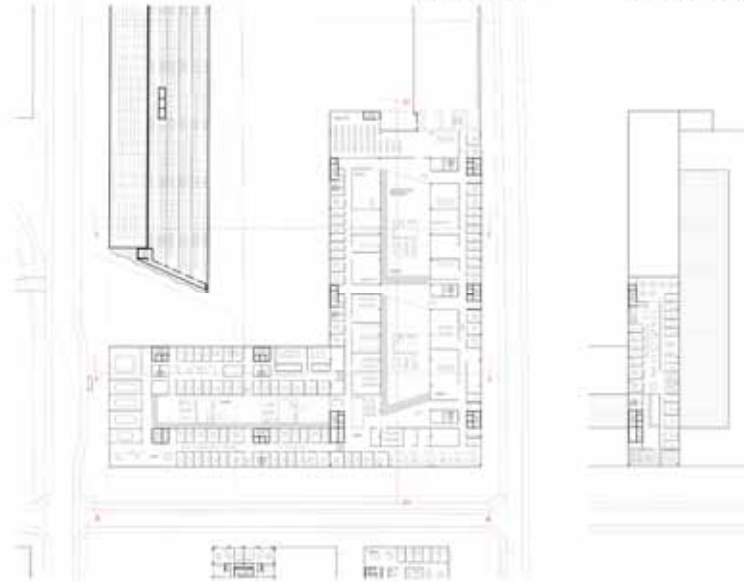


LOOP - Programm



Grundriss 4.OG (+20m)

Grundriss 9.OG (+40m)

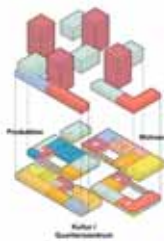


Schnitt F-F



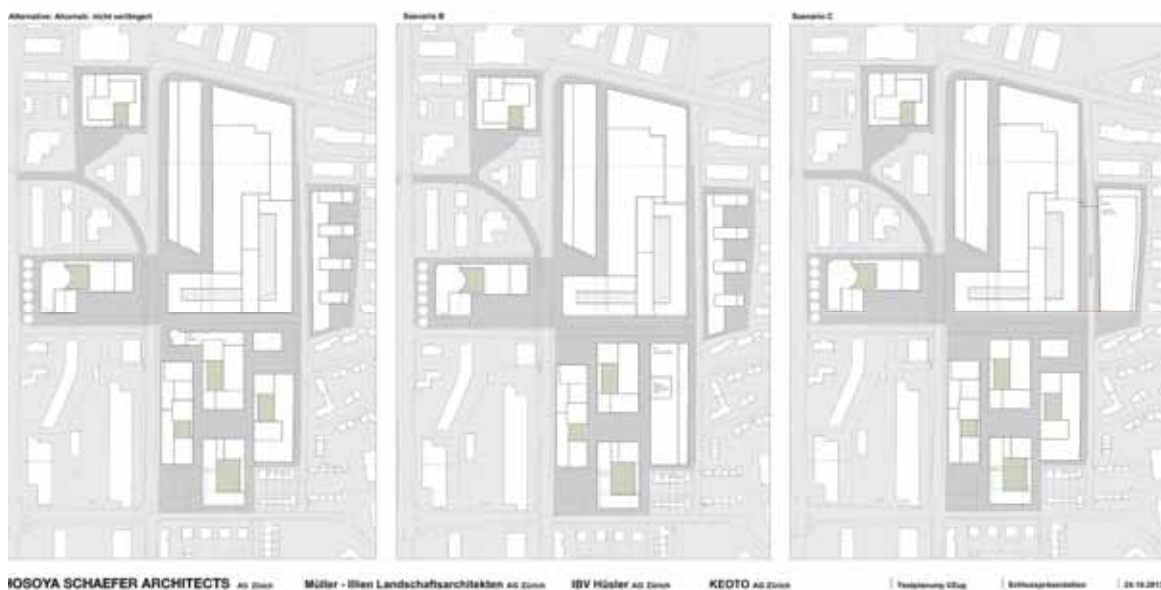
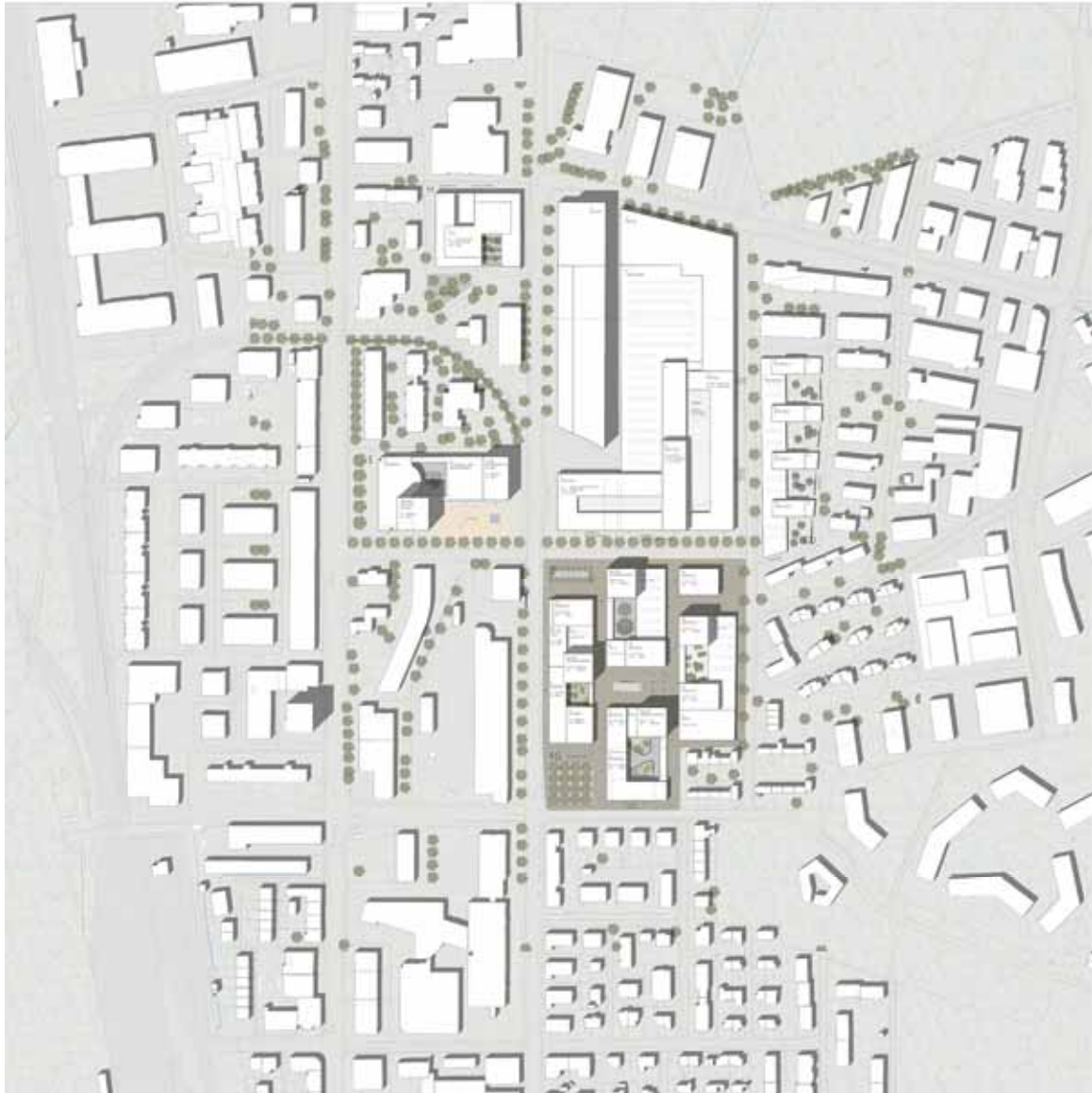


Im Werk - Programm
und mögliche Schwerpunkte



Nutzungsvarianten Sockelgeschoss 1:300





BIG, KOPENHAGEN „Areas, Neighbourhoods, Cities“

Nachhaltigkeit: Amstein + Walthert, Zürich
Landschaft: Westpol LandschaftsArchitektur, Basel

Das Team schlägt fünf Nachbarschaften vor, in welche die einzelnen Funktionen in unterschiedlichen Charakterzonen maximal permeabel in den Stadtkontext integriert werden. Die städtebauliche Einbindung baut auf einer klaren Analyse des Bestandes auf und bettet die Neuentwicklungen mittels interessanter Diagonalverknüpfungen gut in das bestehende Wege- und Freiraumnetz ein. Die fünf Stadtquartiere differenzieren sich jeweils in eine eigene Identität und eine eigene typologische Ausbildung. Die artikulierte Integration von Stadt und Produktion bzw. die Integration von Wohnen und Arbeiten ist nur in wenigen Bereichen zu finden.

Den unterschiedlichen Arealen sind klar einzelne Funktionen zugeordnet. Das Stammareal, Areal 1, wird verdichtet und ist mittels einem ansteigenden Dach so ausgebildet, dass neben der Produktion auch Büronutzungen möglich gemacht werden. Die von hier scheinbar möglichen Sichtbezüge über ein Sheddach nach unten in die Produktionshallen werden von der Jury doch in Frage gestellt. Das Team spricht sich klar für die Lösung mit einer Erweiterung der Produktion über der Industriestrasse aus. Das öffentlich zugänglich mit Freizeit- und Sportnutzungen ausgestattete Dach der neuen Produktionshalle bildet eine interessante Vernetzung und Einbindung zum angrenzenden Wohnquartier. Aufgrund der vorgeschlagenen Schließung der Industriestrasse wird allerdings die Zugänglichkeit dieser öffentlichen Nutzung etwas geschwächt.

Die vorgeschlagenen Bauvolumen bilden innerhalb der einzelnen Areale räumlich interessante Cluster. Die sehr spannende aus der 2-Stunden-Schatten-Regel sowie den städtebaulichen Diagonalbeziehungen entwickelte Volumetrie der Bauvolumen im Areal 3 taucht in den anderen Arealen in veränderten Ausformulierungen auf. Die Kraft und integrale Entwicklung der Turmvolumetrien im Areal 3 ist im Dach des Neubaus des Stammareal nicht wieder zu finden. Hier wirkt die Formensprache der Terrassierung und Verdrehung eher forciert. Die architektonische Ausformulierung und Nischenbildung im Technologie Cluster des Areals 4 integriert die bestehenden Bauten in ein von spannenden Blickbeziehungen und öffentlichen Raumkonfigurationen geprägtes Quartier. Mittels Überschneidungen der Bauvolumen bilden sich Entrees, Nischen, Aufenthaltsbereiche sowie spannende räumliche wie visuelle Bezüge in die angrenzende bestehende Stadtstruktur. Die explizite Frage nach der Auslotung einer maximalen Verdichtung wird von den Projektverfassern mit einer sehr moderaten bis geringen städtebaulichen Dichte beantwortet.

Der Vorschlag gibt architektonisch bereits sehr weit ausdifferenzierte Volumen vor. Dies wirft für eine langfristige Entwicklung in Etappen durch mehrere zukünftige weitere Planer die Frage auf, inwieweit die bereits fein abgestimmten Architekturen in eine planerisch rechtliche Grundlage übersetzt werden können.

Das Projekt BIG nutzt das Verdichtungspotenzial auf dem Nordareal für den Ausbau der Produktion nur minimal. Die vorgeschlagenen Baukörper sind insbesondere für die industrielle Nutzung ineffizient und teuer. Die unterirdisch vorgeschlagene Produktionsanlage östlich von der Industriestrasse ist aus betrieblicher Sicht nicht machbar. Die logistische Anbindung wird nicht näher spezifiziert und es fehlen Anhaltspunkte, um den betrieblichen Materialfluss beurteilen zu können. Die mögliche Baumasse wird nur zu 70% erreicht, die verlangte Freifläche von 15% wird erheblich überschritten (Faktor 3,5).

Die Projektverfasser bevorzugen das Szenario C, wobei östlich der Oberallmendstrasse eine industrielle Nutzung – jedoch nicht für die V-ZUG – denkbar ist. Das Strassensystem innerhalb des Areals folgt der Logik der Bebauungsstruktur. Es berücksichtigt nicht die Rahmenbedingung aus der Funktion der Industriestrasse, als wichtige, starkbelastete Zubringerachse zur Tangente Zug/Baar. Viele Anschlusspunkte – und auch zu bestehenden Knoten versetzte – schaffen Einschränkungen beim Verkehrsfluss. Die Ausbildung dieses internen Strassensystems schafft keine Koexistenz zwischen Langsamverkehr und motorisiertem Erschliessungsverkehr. Es steht im Widerspruch zum beabsichtigten fein vermaschten und sehr logisch angedachten Wegnetz des Langsamverkehrs.

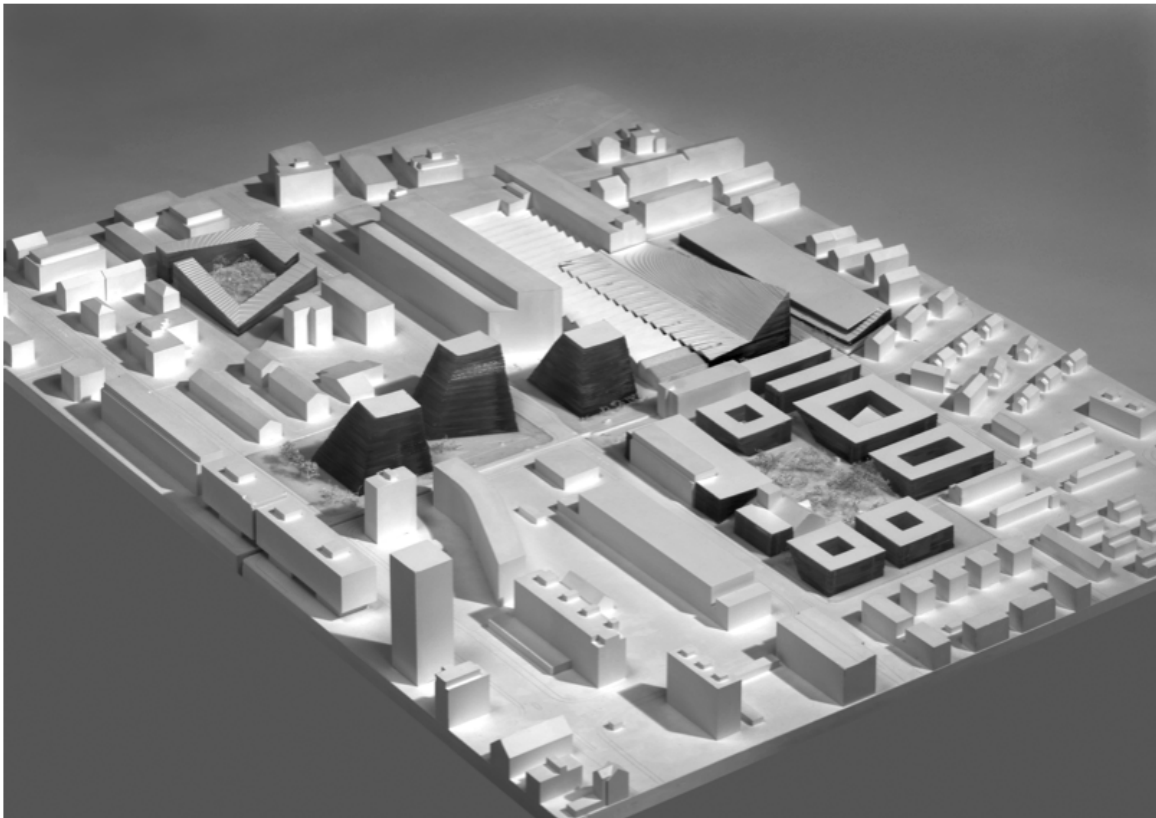
Die Organisation des Logistikverkehrs ist nur schematisch angedacht, vor allem im Bereich der Oberallmendstrasse genügt sie kaum den umzuschlagenden Materialmengen.

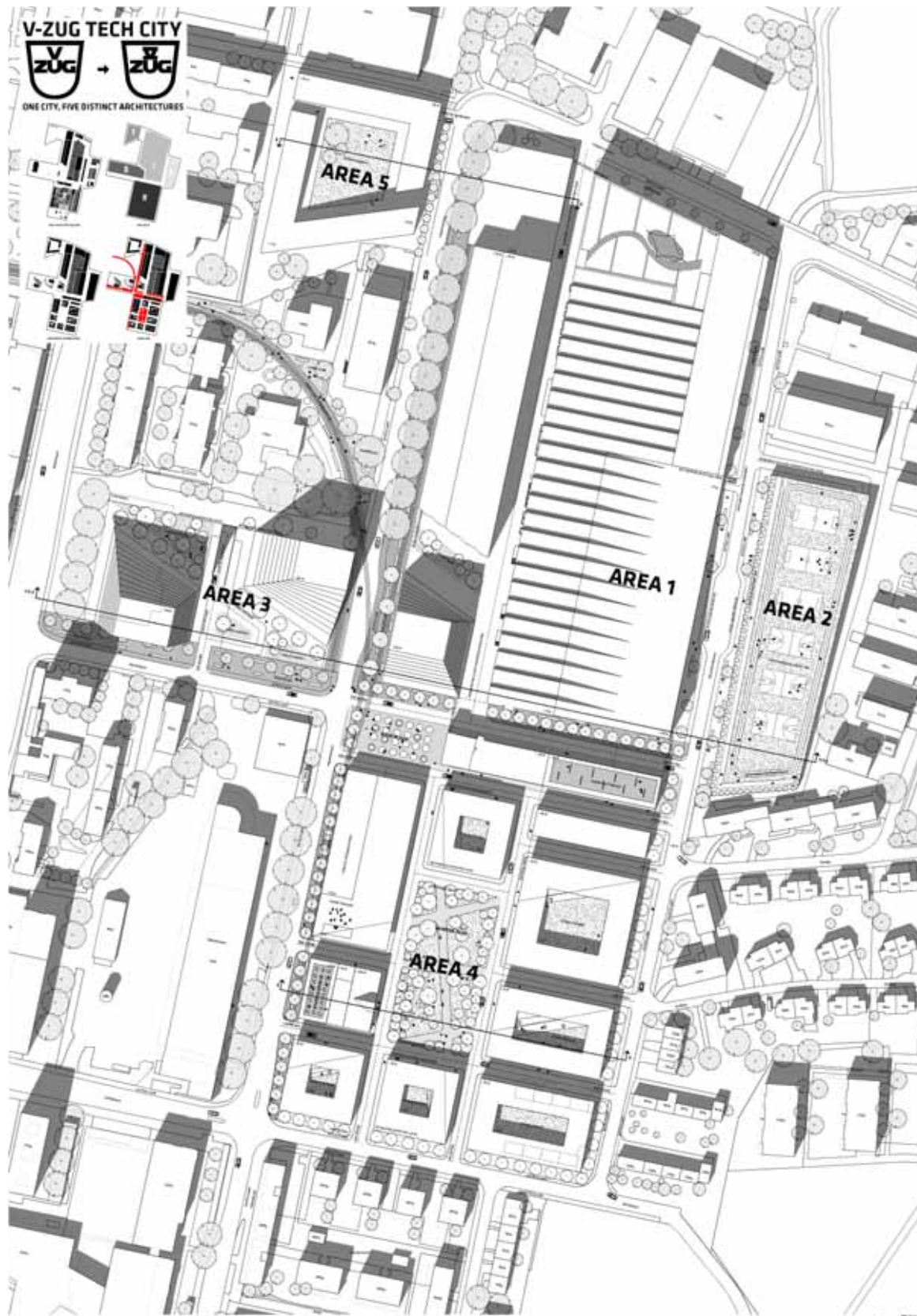
Die geplante Einstellhalle für das Baufeld H steht im Widerspruch zur Hydrogeologie. Es werden rund 1495 Parkfelder in verschiedenen und dezentral verteilten Einstellhallen ausgewiesen. Das Baufeld an der Oberallmendstrasse verfügt als einziges über kein Parking.

Die drei bestehenden und identitätsstiftenden Bauten, welche als schützenswert eingestuft sind, werden erhalten. Das sog. Magazingebäude (Ass. Nr. 931b) bildet mit seiner Ostseite den Abschluss des neu geschaffenen Platzes. Inwieweit hier die bis heute eher untergeordnete Ostfassade zur platzbildenden Fassade erhoben wird, bleibt fraglich. Die an diesem Gebäude weitaus bedeutendere Südfassade mit ihren markanten Thermenfenstern wird durch den davorgelagerten Neubaukörper abgedeckt. Das bestehende Volumen entlang der Industriestrasse (Ass. Nr. 931a) wird mit einem Neubaukörper dreiseitig ummantelt und dadurch einer neuen, übergeordneten Grundgeometrie des Gebietes unterordnet. Inwieweit dadurch die Geschichte mit dieser einen noch sichtbaren Fassade sich zeigt, bleibt fragwürdig. Das bestehende Gebäude entlang der Ahornstrasse (Ass. Nr. 931c) bildet mit seiner Westfassade den neuen Abschluss des öffentlichen Platzes; die dreiseitige Sichtbarkeit dieses Bauvolumens ist denkbar und steht in einem spannungsvollen gestalterischen Kontrast zu den futuristisch anmutenden Neubaukörpern, welche die Ahornstrasse neu säumen.

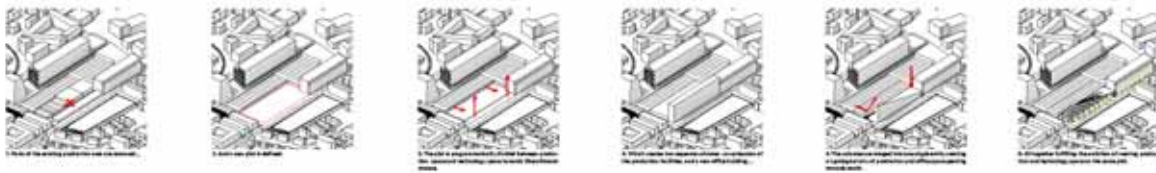
Das ökologische Konzept der Verfasser beschränkt sich auf ein Energieversorgungskonzept, welches sich durch den sorgfältigen Umgang mit den unterschiedlichen Wertigkeiten der Energieträger auszeichnet. Ein ganzheitlicher Ansatz wird jedoch vermisst bzw. ist nicht erkennbar. Die Integration der Infrastruktur in den Städtebau wird nur skizzenhaft erwähnt und eine integrale Lösung ist nicht dargestellt.

Gesamthaft betrachtet bietet der Vorschlag einen interessanten Beitrag und bildet mit den jeweils arealspezifischen Zuordnungen der einzelnen Nutzungen fein abgestimmte Orte mit eigener Identität. Er lässt aber die dezidierte Frage nach einer zukunftsweisenden Stadtidee, die eine nachhaltige Integration von Wohnen, Arbeiten und Produktion ermöglicht und neue Wege und Visionen aufzeigt, in Bezug auf eine nachhaltige Stadtquartierentwicklung etwas offen.

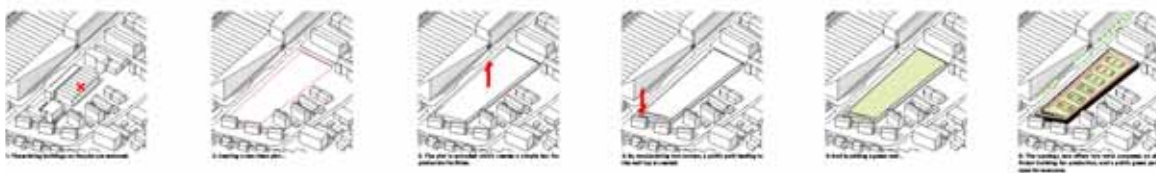




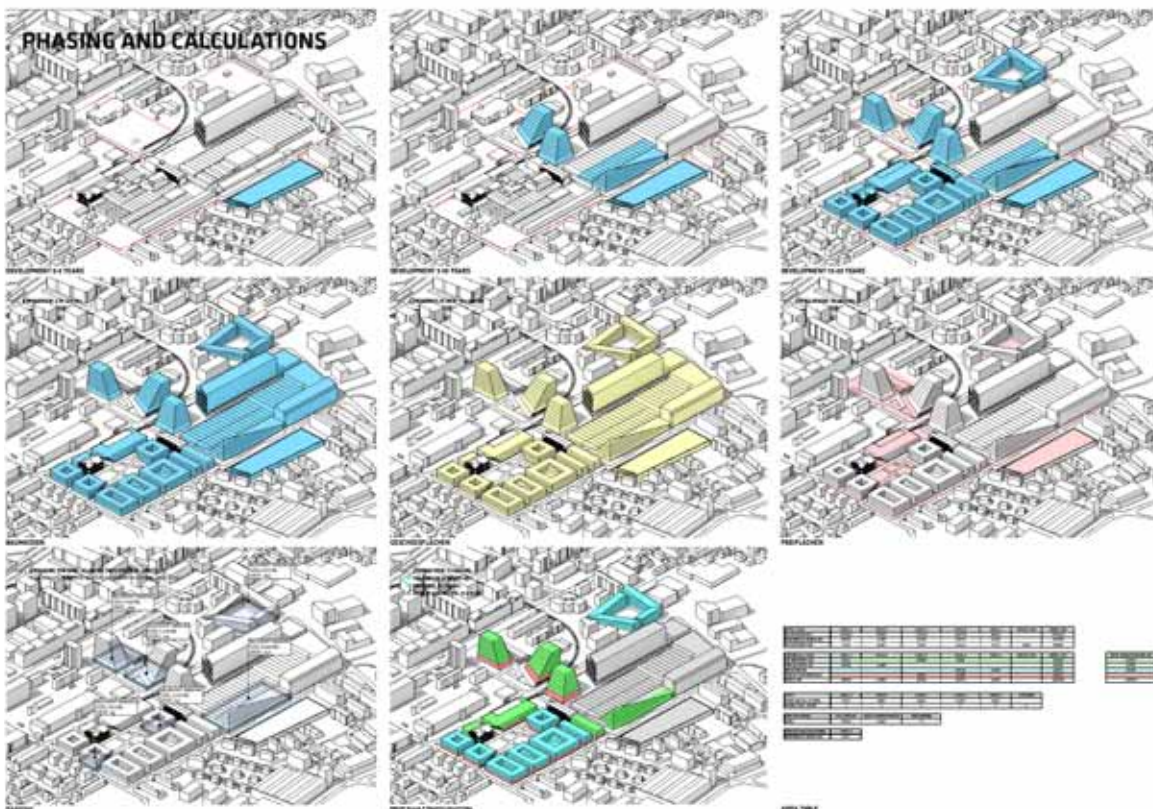
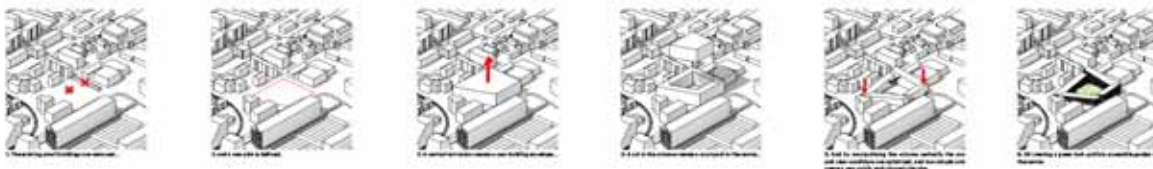
AREA 1



AREA 2







EM2N Matthias Müller | Daniel Niggli Architekten AG, Zürich „STADTFABRIK“

Energiekonzeption: CSD Ingenieure, Zürich
Landschaftsarchitektur: Balliana Schubert, Landschaftsarchitekten AG, Zürich
Verkehrsplanung: stadt raum verkehr, Birchler + Wicki, Zürich

Unter dem Leitmotiv „Stadtfabrik“ legt das Team von EM2N einen konzeptuell fundierten und in seinen Grundzügen visionären Beitrag vor. Für die Entwicklung des Areals wird eine Entwurfsstrategie erarbeitet, die in ihrer Offenheit auf zukünftige, derzeit noch nicht voraussehbare Entwicklungen reagieren kann und desgleichen in ihrer Entschiedenheit einer klaren architektonischen Haltung Ausdruck verleiht. Folglich versteht sich das eingereichte Projekt als *eine* mögliche Manifestation der vorgeschlagenen Strategie.

Der Begriff „Stadtfabrik“ ist demgemäss von zentraler Bedeutung, insofern er einen städtebaulichen Ansatz beschreibt, der sich konkret und pragmatisch auf die Entwicklung, Umnutzung und Verdichtung von Industriearealen stützt. Daraus könne, so die Verfasser, ein Verständnis der „Stadt von morgen“ abgeleitet werden – eine „synchrone Stadt“, die sich verändern kann, von der Differenz lebt und durch die Interaktionsdichte vielfältiger Nutzungen zu neuen urbanen Qualitäten führt.

Somit wird das V-Zug Areal als eine „Stadt in der Stadt in der Stadt ...“ begriffen, ähnlich einem innerstädtischen Universitätscampus mit kollektivem Identifikationspotenzial. Bauliche Bausteine von hoher architektonischer Qualität – untermauert von einem Gerüst öffentlicher Räume – schaffen Identität und tragen zum Charakter des Ensembles bei. Hervorragend gelöst ist in dem Sinne die Ost-West Achse entlang der Ahornstrasse, die als Sequenz von Plätzen, Strassenabschnitten und Grünanlagen das verbindende Element des Quartiers bildet. Die Verfasser sprechen in diesem Zusammenhang von „Identifikationsschichten“, die sozusagen als Sedimente im Laufe der Zeit eingeführt werden können. Historisch wertvolle Bauten werden entsprechend als Zeitschichten im urbanen Gefüge integriert. Das Konzept der „Wandelbarkeit“ der Stadt prägt zudem die Idee, „infrastrukturelle Häuser“ zu entwickeln, die als „Regale“ konzipiert „verschiedene und immer wieder neue Nutzungskombinationen aufnehmen können“.

Während das Netz öffentlicher Aussenräume auf überzeugende Weise gelöst worden ist, stellt sich die Frage, ob die vorgeschlagene bauliche Dichte das Mass einer städtebaulich verträglichen Lösung überschreitet. Hier sei vermerkt, dass die Auseinandersetzung mit den Prinzipien der 2000 Watt Gesellschaft, obwohl ausserordentlich wertvoll, zu einer Einengung des Blickfelds geführt haben mag – insbesondere hinsichtlich der von den Verfassern befürworteten Dichte, die sich teilweise in sehr grossen und beinahe schwerfällig wirkenden Bauten manifestiert – *weniger* wäre in diesem Kontext *mehr*.

Kritisch anzumerken ist der langfristige Umgang mit den bestehenden Fabrikbauten auf dem nördlich gelegenen Stammareal. Die vorgeschlagenen Ersatzneubauten, die in sich gut gelöst sind und hohe räumliche Qualitäten aufweisen, erfordern eine Verlegung des Fabrikbetriebs während der Bauzeit – ein Umstand, der der gewünschten Etappierbarkeit des Vorhabens nicht genügend Rechnung trägt.

Das Projekt schlägt für die betriebliche Nutzung sehr grosse Neubauvolumen vor. Die Volumen können grundsätzlich flexibel genutzt werden, erfordern aber eine hohe Vorinvestition und besetzen früh grosse Arealteile. Die Abstimmung zwischen dem laufenden Betrieb und den Transformationsetappen dürfte schwierig werden. Das Logistikkonzept muss mit zusätzlichen Anlieferungspunkten rund um die grossflächigen Betriebsbauten ergänzt werden. Die innerbetrieblichen funktionalen Trennungen werden mit den vorgeschlagenen Strukturen räumlich nicht aufgebrochen. Die Strukturen erschweren einen wirtschaftlich interessanten Ausgleich von selbstgenutzten und fremdgenutzten Flächen. Über den Aussenraum können die verschiedenen Arealteile nicht optimal verknüpft werden.

Als einziger Teilnehmer schlägt dieses Team eine Baumasse vor, die die Zielsetzung überschreitet (+6%). Damit werden Möglichkeiten angeboten, die vorgeschlagene Baumasse gezielt zu reduzieren. Die verlangte Freifläche von 15% wird erreicht.

Die Verfasser bevorzugen das Szenario A mit einer intensiven industriellen Nutzung im Südareal. Das Erschliessungssystem für den Logistikverkehr und für den motorisierten Individualverkehr ist optimal für die betrieblichen Anforderungen der V-Zug sowie industrieller Drittnutzer organisiert. Speziell der Werkverkehr kann komplett arealintern über eine separate Achse in der verlängerten Ahornstrasse abgewickelt werden.

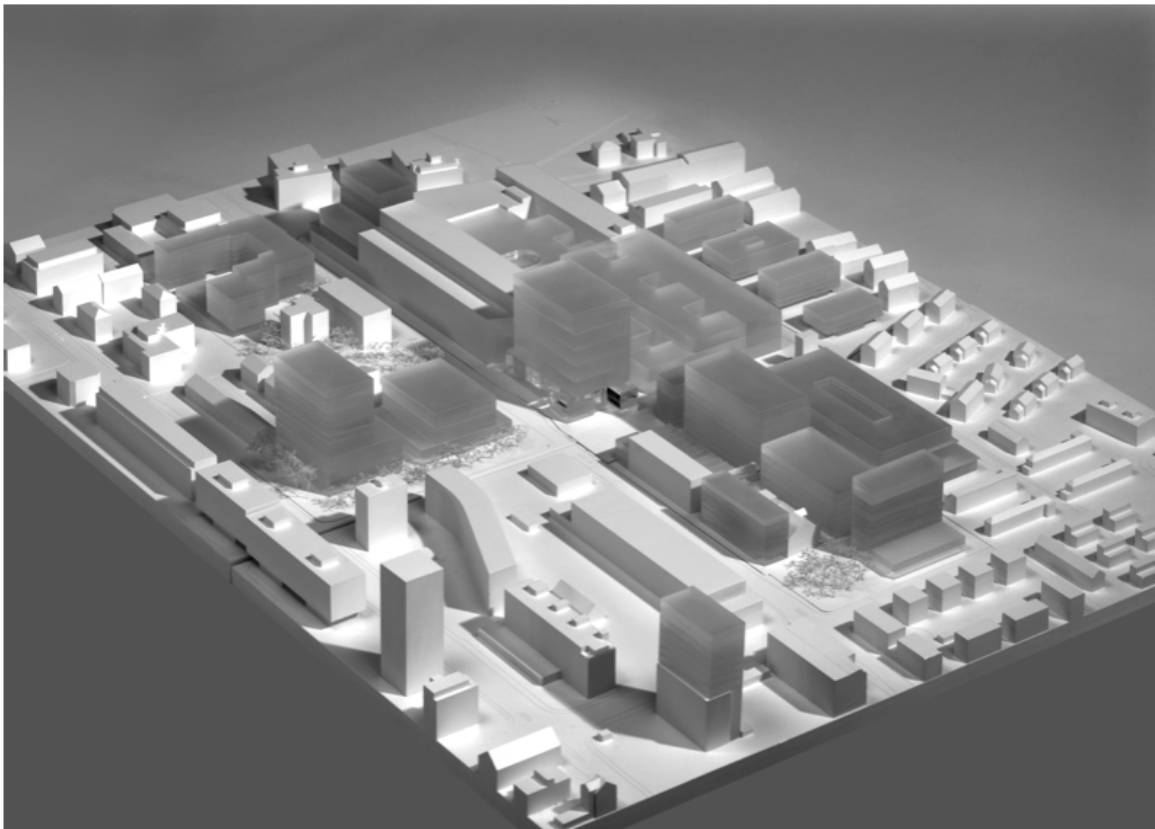
Die Anschlüsse an die Industriestrasse wurden so angeordnet, dass der leistungsfähige Betrieb als Zubringerachse zur Tangente Zug/Baar gewährleistet ist.

Attraktiv ist die Anbindung des Areals an den öffentlichen Verkehr organisiert. Es werden kurze und sichere Wege für den Langsamverkehr angeboten. Das Südareal wird nach dem Koexistenzprinzip gestaltet, was angenehme, attraktive Plätze und Achsen schafft. Die Parkierung wird grossmehrheitlich unterirdisch gelöst. Es werden rund 1330 Parkfelder ausgewiesen. Das Baufeld H (Industriestrasse Nord) kommt als einziges ohne unterirdische Einstellhalle aus, wodurch die Auflagen seitens der Hydrogeologie ausgezeichnet berücksichtigt werden. Eine grosse Anzahl dezentral verteilter Veloabstellplätze liefert die Basis für einen hohen Zweiradanteil am Modalsplit.

Die drei bestehenden und identitätsstiftenden Bauten, welche als schützenswert eingestuft sind, werden grundsätzlich erhalten. Zwei dieser Bauten erfahren deutlich sichtbare Veränderungen. Das sog. Magazingebäude (Ass. Nr. 931b) bildet mit seiner prägnanten Südfassade den neuen Abschluss des öffentlichen Platzes. Das bestehende Volumen entlang der Industriestrasse (Ass. Nr. 931a) wird um einige Geschosse aufgebaut; inwieweit die bestehende Statik des Gebäudes diese Zusatzlasten – ohne unsachgemässe statische Ergänzungen – tragen kann, bleibt fraglich. Die proportionsmässige Neuansicht nach der Aufstockung lässt nicht mehr erkennen, welcher Gebäudeteil nun die Kraft des Ortes prägen soll; in diesem Sinne wird das bestehende Bauwerk in einer unsachgemässen Art zur Bedeutungslosigkeit reduziert. Das bestehende Gebäudes entlang der Ahornstrasse (Ass. Nr. 931c) wird – vergleichbar mit dem Gebäude entlang der Industriestrasse – aufgestockt. Diese zusätzlichen drei Geschosse sind nicht völlig undenkbar; lassen jedoch auch die Frage nach der neuen Gesamtproportion und der statischen Erträglichkeit im Raum stehen.

Das vorgeschlagene Konzept setzt das Modell der 2000-Watt-Gesellschaft konsequent um. Die Verfasser deklinieren dieses Modell in einen schlüssigen Städtebau und in neuartige Typologien. Die gestellte Aufgabe wird vollends erfüllt, jedoch zeigt das Nachhaltigkeitskonzept in Bezug auf Infrastruktur und Energieversorgung keine neuen Ideen auf, welche über die Aufgabenstellung hinaus gehen.

Die Jury würdigt den hohen Anspruch des Teams, mit einem realistischen Projekt, das auf die komplexen Anforderungen der Aufgabe einzugehen vermochte, einen theoretischen Beitrag zum gegenwärtigen Städtebaudiskurs geleistet zu haben.







STADTFABRIK DIE SYNCHROME STADT

Der Begriff Stadtfabrik beschreibt einen städtebaulichen Ansatz, der sich konkret auf gewonnene morphologische und typologische Erkenntnisse aus umgenutzten Industriearealen stützt (Kernung frei) und diese als neue städtebauliche Prototypologien begreift. Gleichzeitig umschreibt dieses Begriffspaar jedoch eine grundsätzliche Haltung zu einer möglichen Stadt von morgen: die synchrone Stadt, in der nicht das (nicht mehr vorhandene) homogene und rationale Abbild einer traditionellen Gesellschaft im Vordergrund steht, sondern des fragmentarischen und unheimlichen Wahren der heutigen Zeit seinen Ausdruck findet kann.

ENERGIE: 2000 WATT GESellschaft BEDEUTET STADT!

Die Energie ist ein wichtiger Faktor, der unsere städtische Entwicklung prägt. Sie ist die Grundlage für alle Aktivitäten in der Stadt. Die Energie ist ein wichtiger Faktor, der unsere städtische Entwicklung prägt. Sie ist die Grundlage für alle Aktivitäten in der Stadt. Die Energie ist ein wichtiger Faktor, der unsere städtische Entwicklung prägt. Sie ist die Grundlage für alle Aktivitäten in der Stadt.

VERKEHR UND MOBILITÄT: STADT DER KURZEN WEGE

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

IDENTITÄT: DIE STADT IN DER STADT

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

INFRASTRUKTURELLE HÄUSER

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

QUALITÄT DER DICHT: SCHICHTUNG, STAPELUNG UND DIFFERENZ

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

ANALYSE AREAL

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

STADT VON MORGEN

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

ANERKENNUNG FÄHIGE AUSSEN-RÄUME

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

INFRASTRUKTURELLE HÄUSER

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

ENERGIE & NACHHALTIGKEIT

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

STADT VON MORGEN

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

ANERKENNUNG FÄHIGE AUSSEN-RÄUME

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

INFRASTRUKTURELLE HÄUSER

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

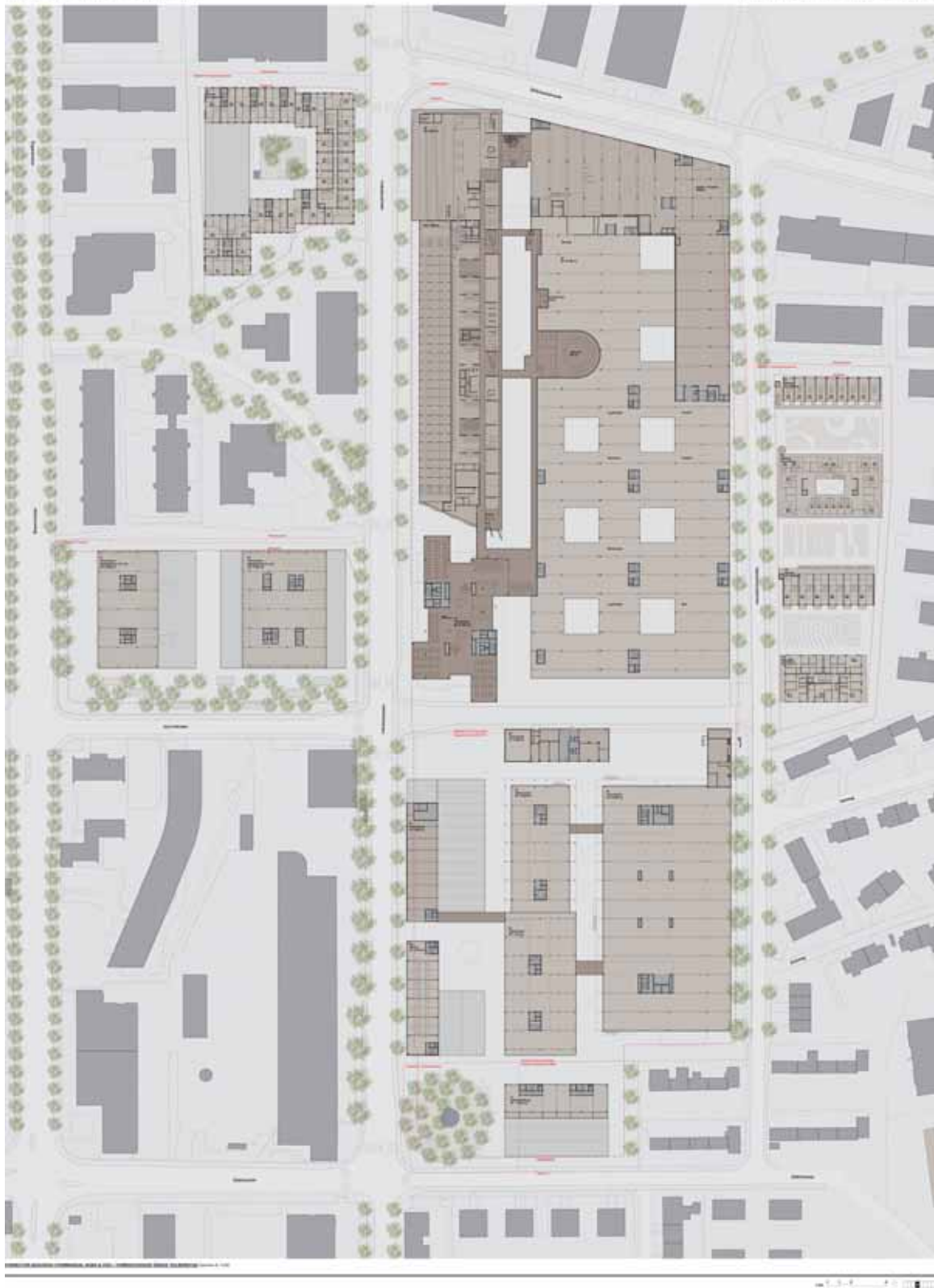
ENERGIE & NACHHALTIGKEIT

Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.

STADT VON MORGEN

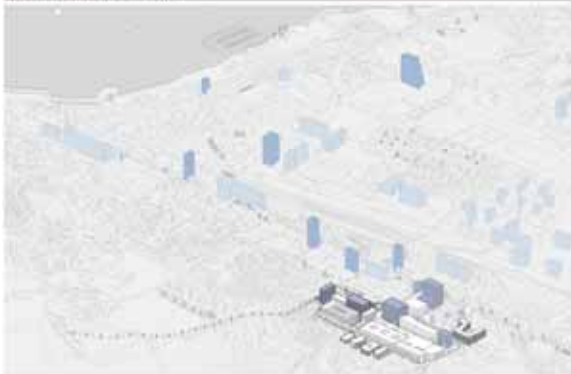
Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten. Die Stadt ist ein Ort, an dem wir leben und arbeiten.







STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG



Grundriss



Grundriss



Grundriss



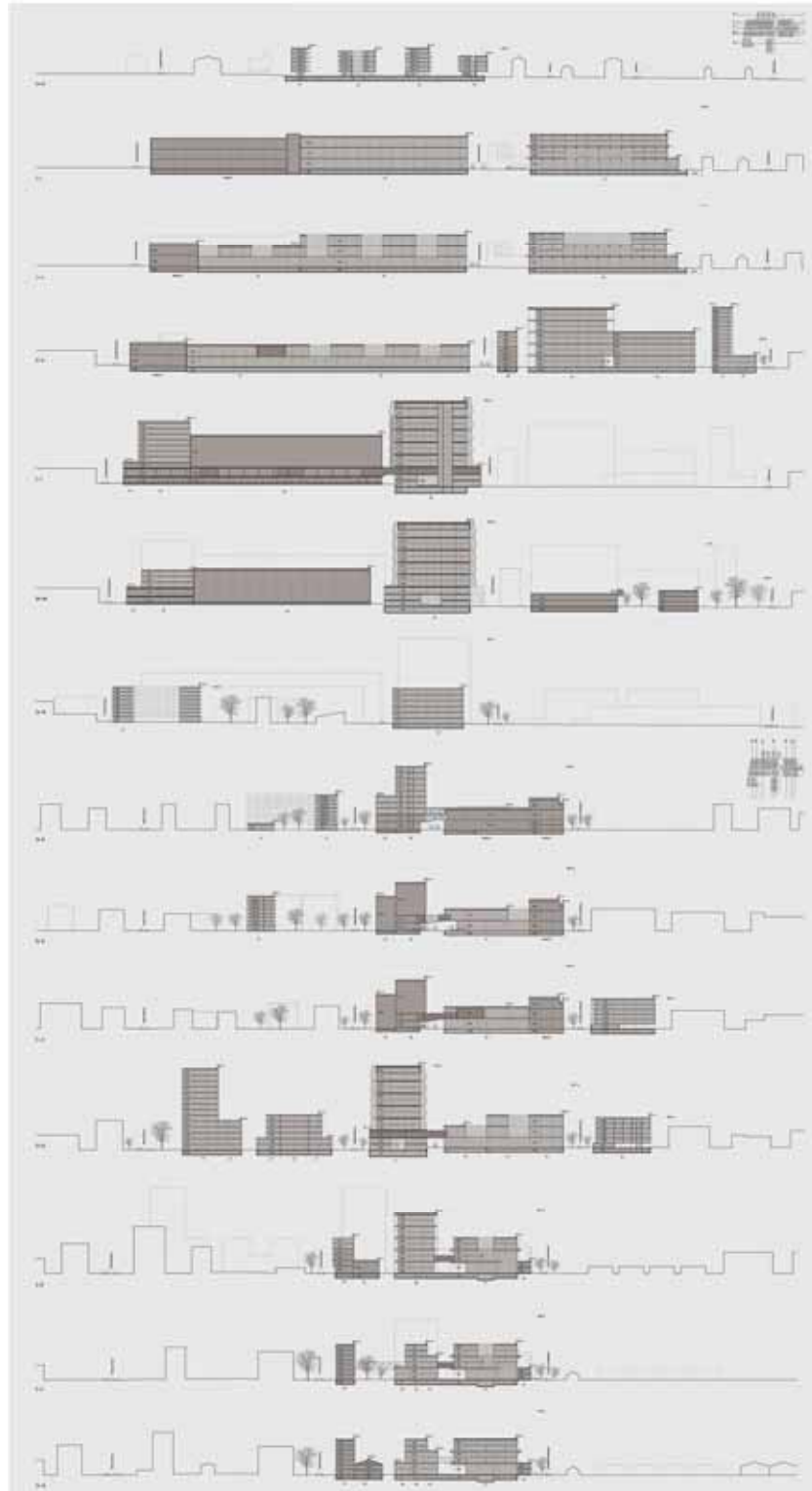
Grundriss

STADTFABRIK

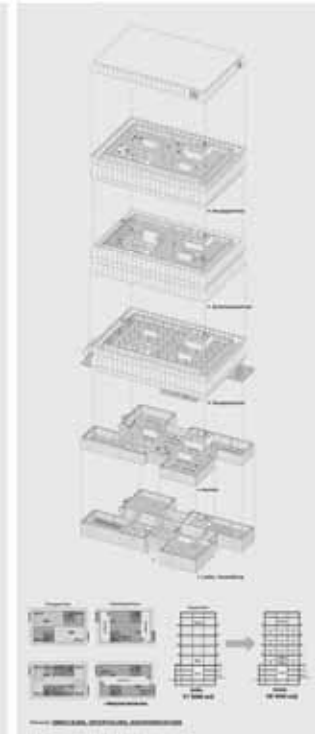
V-Zug Areal, Zug, Masterplan, Studienverfahren

Team EM2N, Schlusspräsentation Oktober 2013

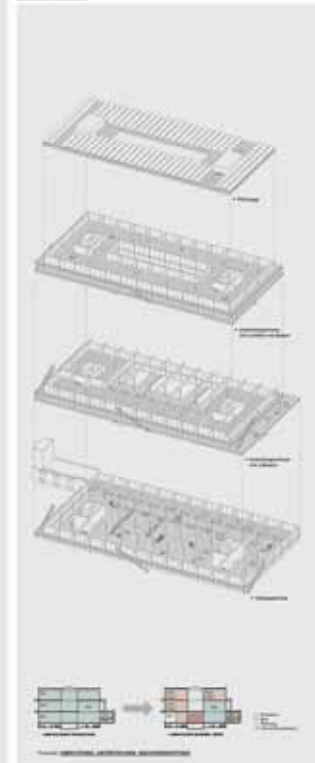
LÄNGSSCHNITTE UND QUERSCHNITTE, SZENARIO A

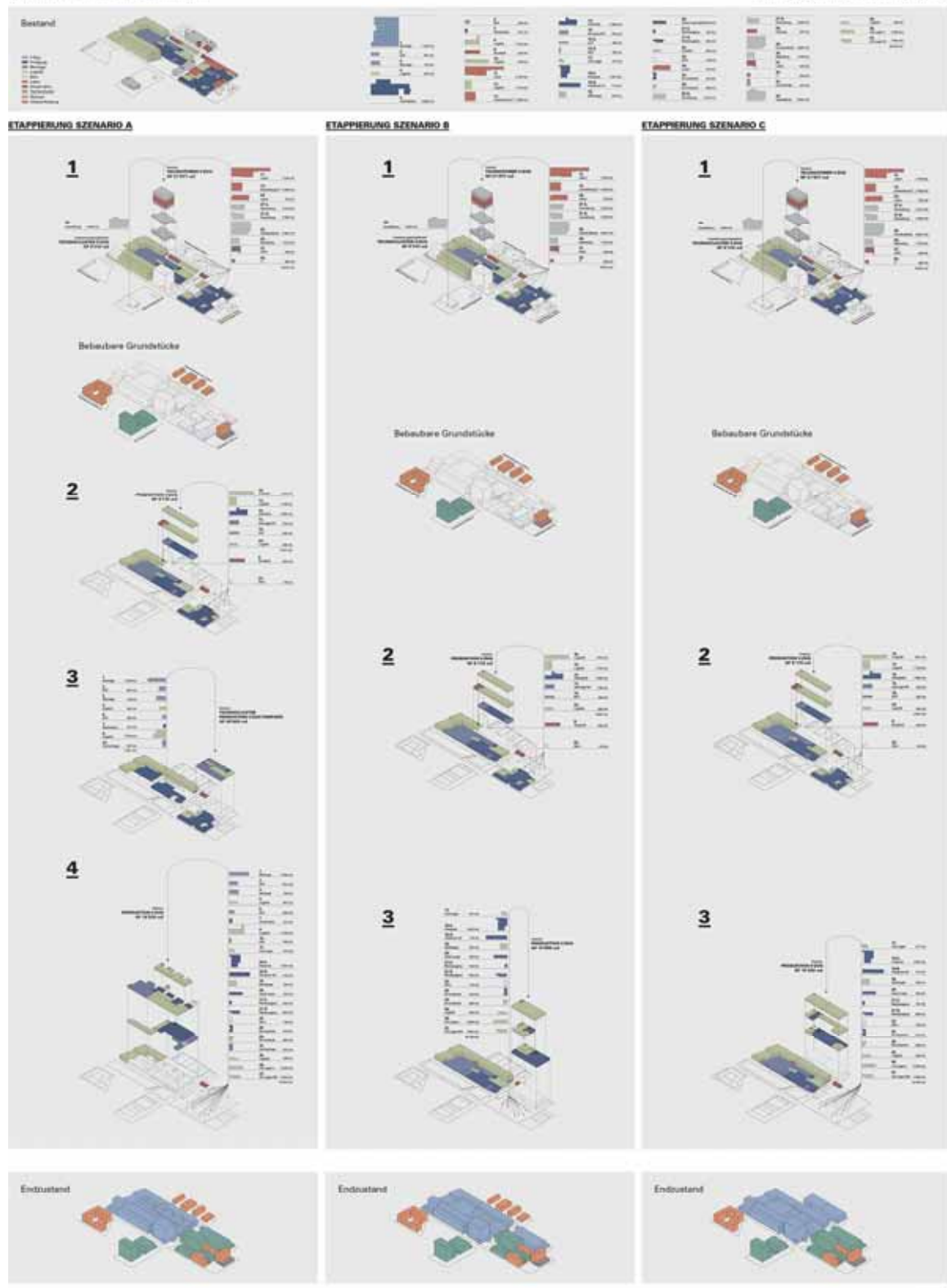


V-ZUG TOWER



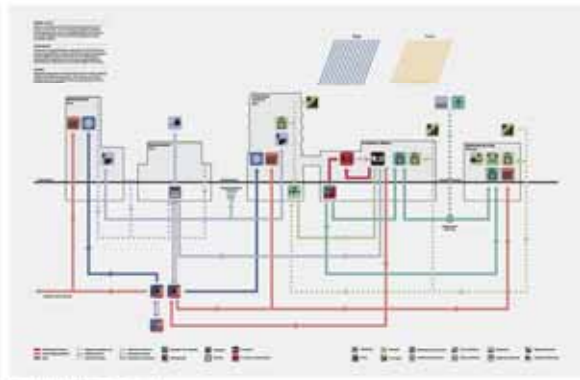
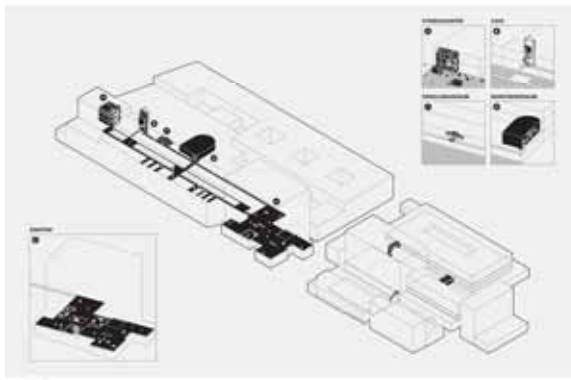
TECHNOHUB







AREALENTWICKLUNG



Graber & Steiger Architekten, Luzern „werkSTADT ZUG – Diversität durch Kontinuität“

Energie/Nachhaltigkeit:	Ragnonesi Strobel Partner, Luzern + Hans Abicht AG, Zug
Freiraum:	Koepfli Partner, Landschaftsarchitekten, Luzern
Verkehrsplanung:	AKP Verkehrsingenieure, Luzern
Soziologie (beratend):	Prof. Christina Schumacher, Zürich

Die Verfassenden schlagen unter dem Leitgedanken „werkSTADT ZUG“ ein System von differenzierten Bebauungsmustern und Aussenräumen vor, welches auf einer fundierten Lektüre des Ortes und seiner Geschichte basiert. Diese aus dem Bestand heraus entwickelte Entwurfsstrategie nährt eine Stadtidee, welche die bautypologische Vielfalt erhalten und schrittweise ausweiten will, damit die neuen, noch nicht abschliessend bestimmten Nutzungen konzeptuell zielgerecht auf dem weitläufigen Areal untergebracht werden können. Übergeordnet wird das Projekt konsistent in die städtischen Leitbilder eingebettet.

Die orthogonale Strassenführung des Quartiers wird weitergeführt und innerhalb des südlichen Stammareals feinmaschiger ergänzt. Dadurch wird das Areal in seinen heterogenen Kontext eingebunden. Eine klare und ausgewogene Definition von Baufeldern und Freiräumen schafft eine einfach fassbare Bebauungsstruktur. Damit wird den durch unterschiedliche Eigenheiten geprägten Teilgebieten Rechnung getragen. Elemente von hohem identitätsstiftendem Charakter stützen dabei die übergeordnete Strategie. So schafft die stadträumlich ausgezeichnet gelöste räumliche Abfolge entlang der Ahornstrasse einen Baustein, dessen Potenzial für die städtebauliche Entwicklung des ganzen Quartiers von Bedeutung sein dürfte. Die Projektverfassenden sprechen in dieser Beziehung von einer Spange: Der grosszügige von der Baarer- bis zur Industriestrasse aufgespannte „Ahornpark“ mündet in seiner Fortsetzung in einen städtischen Platz, die „Pforte“. Diese fungiert gleichermassen als Hauptadresse des Produktionsareals und des Technologie-Clusters und bindet nebenbei denkmalpflegerisch sensible Bauten selbstverständlich mit ein.

Die vorgeschlagenen Bauvolumen lassen in ihrer Gesamtheit wenig Raum für Spekulationen. Die geforderte Baumasse wird nachgewiesen und in ihrer Verteilung grundsätzlich schlüssig gesetzt. Historisch wichtige Bauten werden integriert, wobei der formalen Repetition des Magazingebäudes auch etwas Karikaturartiges anhaftet. Etwas ratlos hinterlässt die Jury die Silhouettenbildung des Technologieclusters. Den vier gleich hohen Türmen gelingt es nicht, ein differenziert gestaltetes Ensemble zu evozieren. Geschaffen wird eher eine hermetische Burg, die in ihrer Fernwirkung zu einer dominierenden und bedrohlichen Gesamtfigur verschmilzt.

Auch architektonisch manifestiert sich der Entwurf bereits mit einer sehr konkreten Haltung. Damit ist alles in allem eine etwas widersprüchliche Haltung zum gesuchten experimentellen Geist der Aufgabe erkennbar. Aufgrund des langen Umsetzungshorizontes ist mit Brüchen, Unschärfen und Fragmenten zu rechnen. So sind etwa die vorgeschlagenen soziokulturellen Nutzungen und Einkaufsmöglichkeiten im Bereich des Quartierzentrums zu spezifisch und in ihrer Gesamtausdehnung deutlich zu umfangreich.

Aus Sicht der V-ZUG AG werden für die betrieblich genutzten Flächen funktionelle, klare Strukturen vorgeschlagen. Allerdings werden die Bestandsstrukturen der Gebäude nicht berücksichtigt. Damit bleibt unklar, ob die betrieblich zu erhaltenden Gebäude bestehen bleiben können. Die Aussagen zur etappenweisen Umsiedelung der heutigen Werkflächen bleiben allgemein. Der gute Ansatz zur Verdichtung auf dem nördlichen Stammareal könnte deutlich weiter getrieben werden. Damit würde ein Potenzial geschaffen, um auch neue Arten der innerbetrieblichen Zusammenarbeit durch räumliche Nähe zu fördern. Während die Logistik konzeptionell richtig gesetzt ist, bleibt der städtebauliche Umgang mit möglichen Werkstrassen bei Erweiterungen unklar. Die mögliche Baumasse wird erreicht (99%). Es wird mehr Freifläche angeboten als die vorgeschriebenen 15% (Faktor 2,6).

Verkehrstechnisch wird das bestehende orthogonale Strassensystem auf der Basis des Szenarios A übernommen und für den Langsamverkehr mit neuen Verbindungen ergänzt. So wird das Quartier mit dem Stadtgefüge verwoben. Die Verlängerung der Achse Ahornstrasse bis zur Oberallmendstrasse dient primär der internen Erschliessung und dem Langsamverkehr. Bei der Industriestrasse entsteht eine grosse Platzfläche, welche auch befahren werden kann. Es wird keine Querverbindung für den motorisierten Individualverkehr geschaffen. Die Oberallmendstrasse bleibt durchgehend und dauerhaft offen.

Der Logistikverkehr wird einerseits wie heute über die interne Werkstrasse entlang dem Hochregallager organisiert und über die Oberallmendstrasse in die Achse Ahornstrasse geführt und so direkt in die Produktionsabläufe integriert. Die Wegfahrt für die Anlieferung des Hochregallagers in die Industriestrasse erfolgt über einen separaten Anschluss.

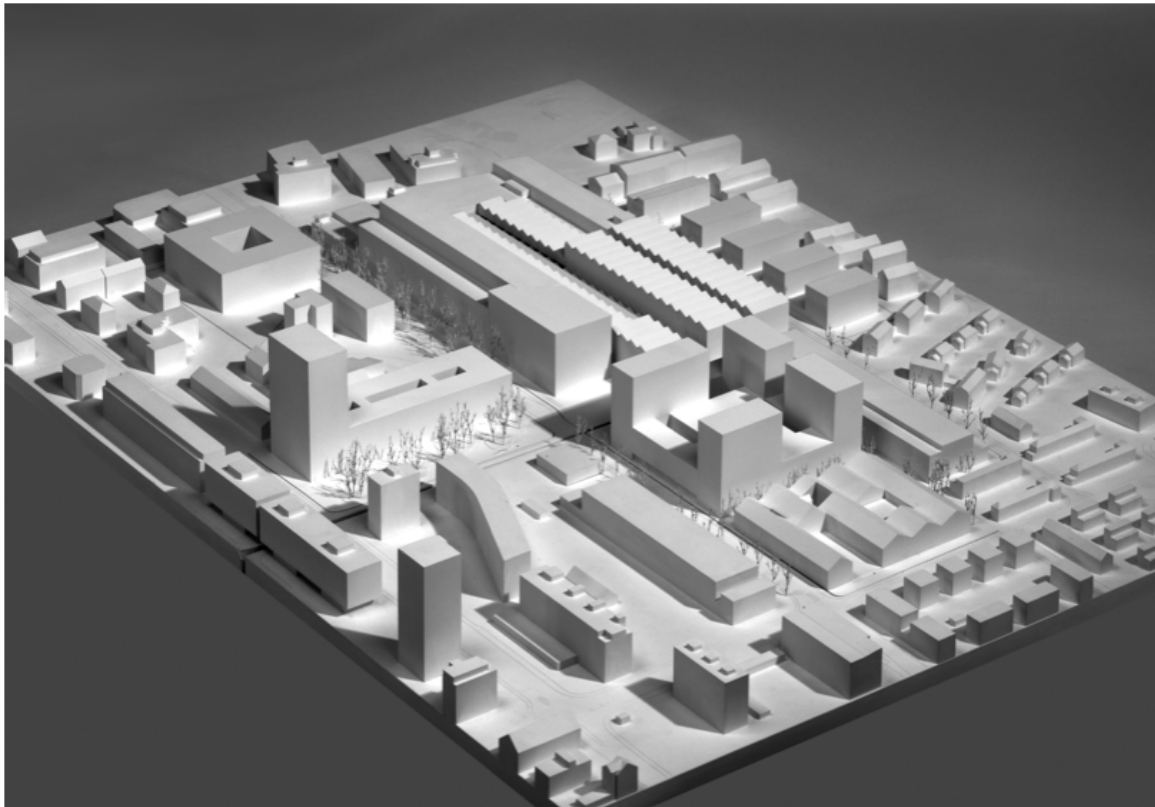
Direkt ab der Industriestrasse sind Parkieranlagen erschlossen, was zu einer Häufung von Knoten führt und beim künftigen Verkehrsaufkommen mit der Tangente Zug/Baar problematisch ist.

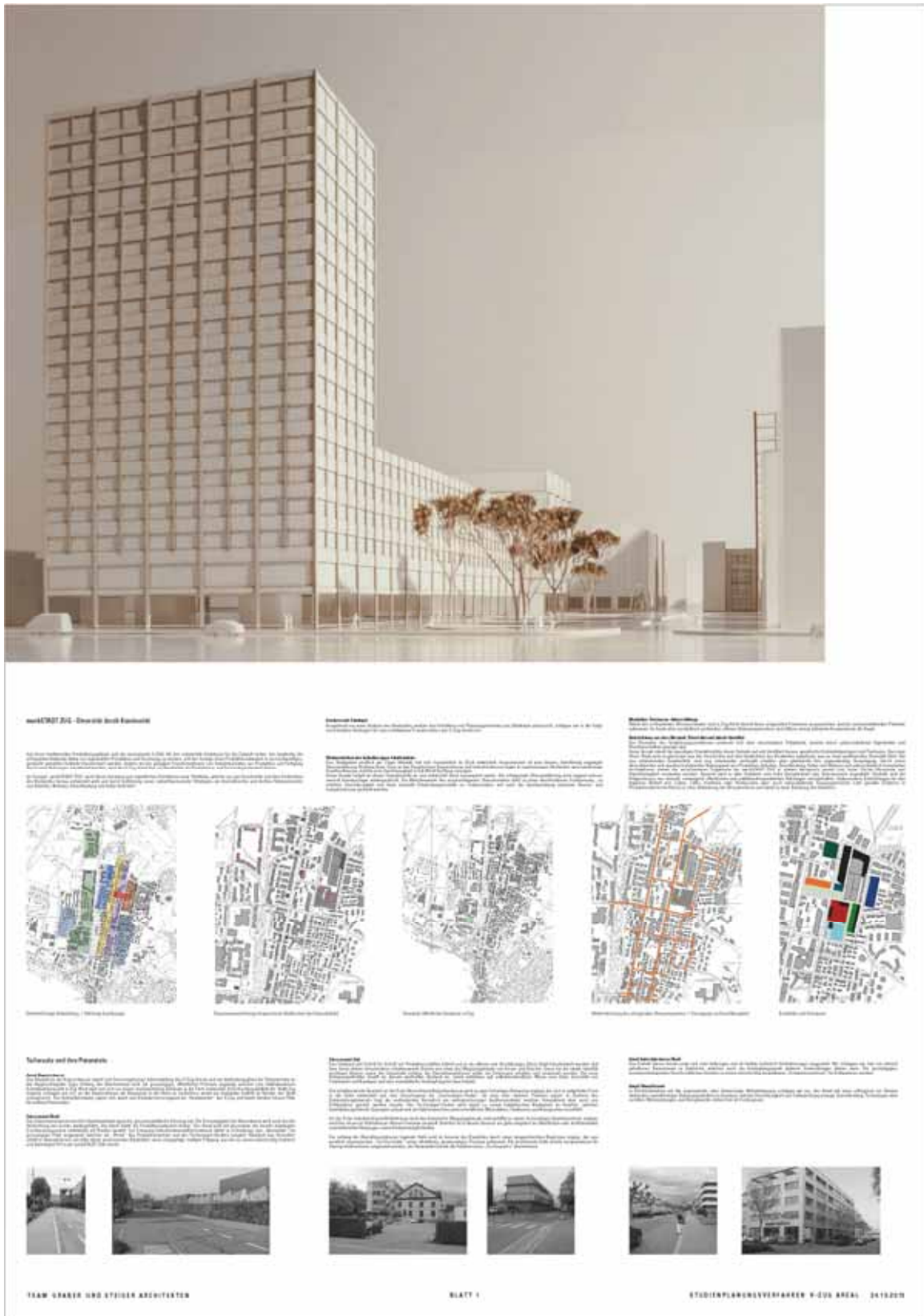
Es werden Parkierungsmöglichkeiten für rund 870 Fahrzeuge ausgewiesen. Die durch das Areal erzeugten Mobilitätsbedürfnisse sollen durch eine sorgfältige Abstimmung der öffentlichen Verkehrsmittel, Carsharing sowie E-Mobilität abgedeckt werden.

Die drei bestehenden und identitätsstiftenden Bauten, welche als schützenswert eingestuft sind, werden erhalten. Das sog. Magazinegebäude (Ass. Nr. 931b) bildet mit seinem markanten und für den Ort singulären Schrägdach die gestalterische Referenz für weitere Neubaukörper im südlichen Gebiet des zu überbauenden Areals. Dabei spannt die Südfassade einen neuen öffentlichen Platz auf. Diese Art der Platzbildung mit dem historischen Gebäude ist denkbar; fraglich bleibt indessen, inwieweit hier ein bestehendes Gebäude für eine Neubaustruktur nicht überinstrumentalisiert wird. Das bestehende Volumen entlang der Industriestrasse (Ass. Nr. 931a), wie auch das Gebäude entlang der Ahornstrasse (Ass. Nr. 931c), wird durch die neuen Hochhäuser organisch eingebunden. Auf diese Art wird ein neues Ganzes geschaffen, welches die bestehenden Baukörper respektvoll in einem neuen Gesamtkontext erscheinen lässt.

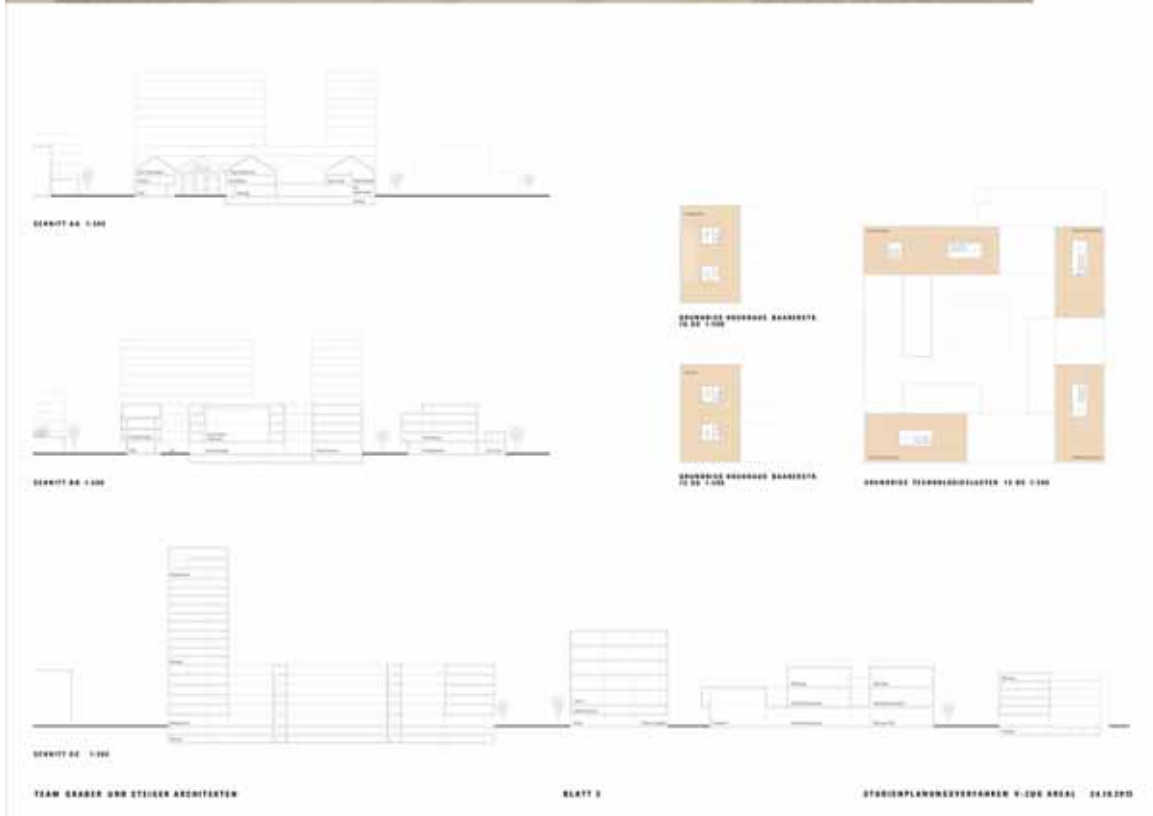
Die Verfasser entwickelten ein solides Nachhaltigkeitskonzept, welches im Sinne der Aufgabenstellung umgesetzt wurde. Die Integration in den Städtebau ist nicht erkennbar und nutzt demzufolge die Synergien zwischen Städtebau, Infrastruktur und Nutzung nicht aus. Neue, innovative Ideen, wie mit der Nachhaltigkeit im urbanen Raum umgegangen werden kann, wurden nicht entwickelt.

Insgesamt ist den Projektverfassenden ein wichtiger Beitrag gelungen, der sich durch eine äusserst klare und einprägsame Stadtfigur auszeichnet. Eine akribische Recherche wird plausibel in einem stimmigen Gesamtkonzept von unterschiedlichen Baufeldern umgesetzt. Man nimmt dem Vorschlag ab, dass nicht ein einfaches Addieren von Nutzungen entsteht, sondern vielmehr eine für den Ort spezifische und einzigartige Stimmung und Nutzungsvielfalt erzeugt wird. Neben dieser Klarheit fällt jedoch eine konzeptimmanente Determiniertheit auf, die in gewissem Widerspruch zum explizit gesuchten experimentellen Gedankengut der Aufgabenstellung steht.

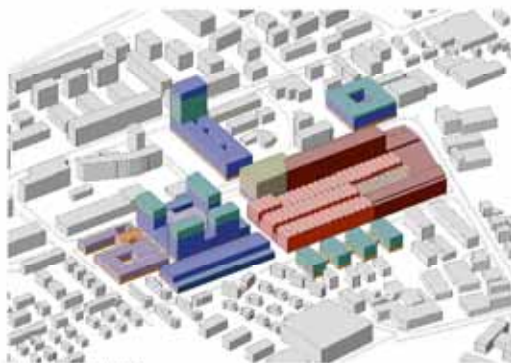
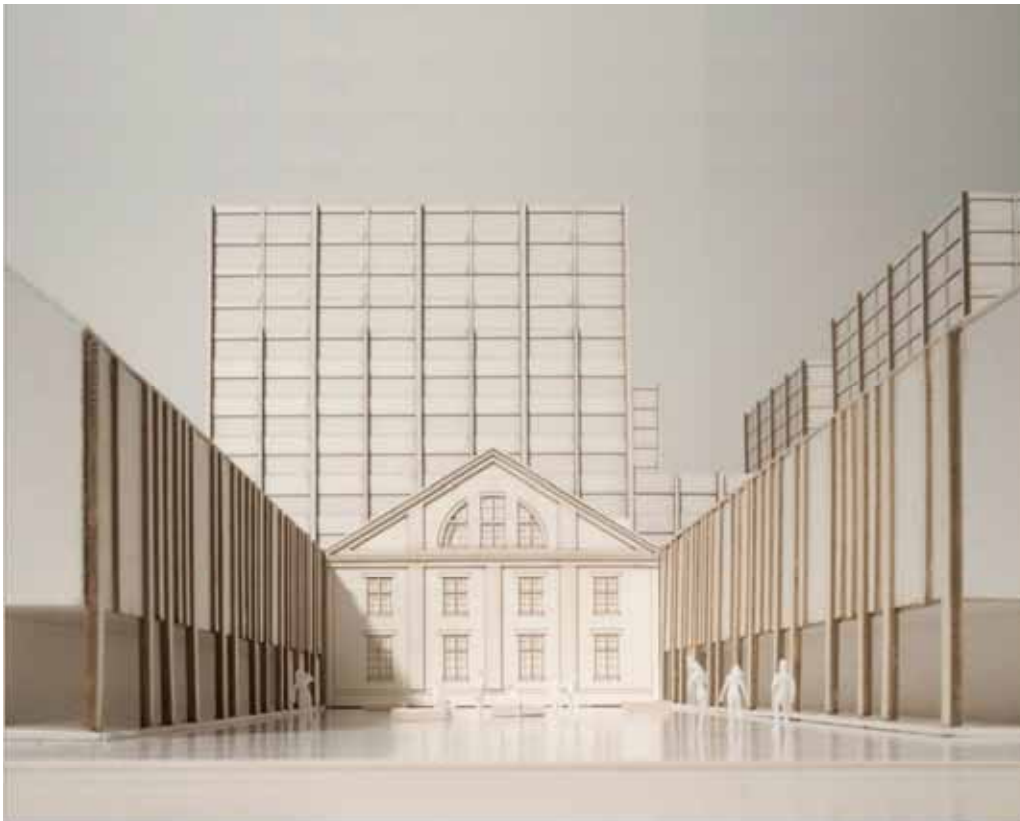












REKONSTRUIERTES MITTENDRUCKSTELLE

Projektziele
Das Projekt zielt darauf ab, einen modernen, funktionalen und ästhetischen Wohnkomplex zu schaffen, der sich in die bestehende städtische Umgebung einfügt. Die Planung berücksichtigt die Bedürfnisse der Bewohner und die Anforderungen der Stadtplanung.

Maßnahmen
Die Planung umfasst die Entwicklung von Wohnflächen, öffentlichen Räumen und Grünflächen. Die Gestaltung der Fassade und der Dachflächen ist ebenfalls ein wichtiger Bestandteil der Planung.



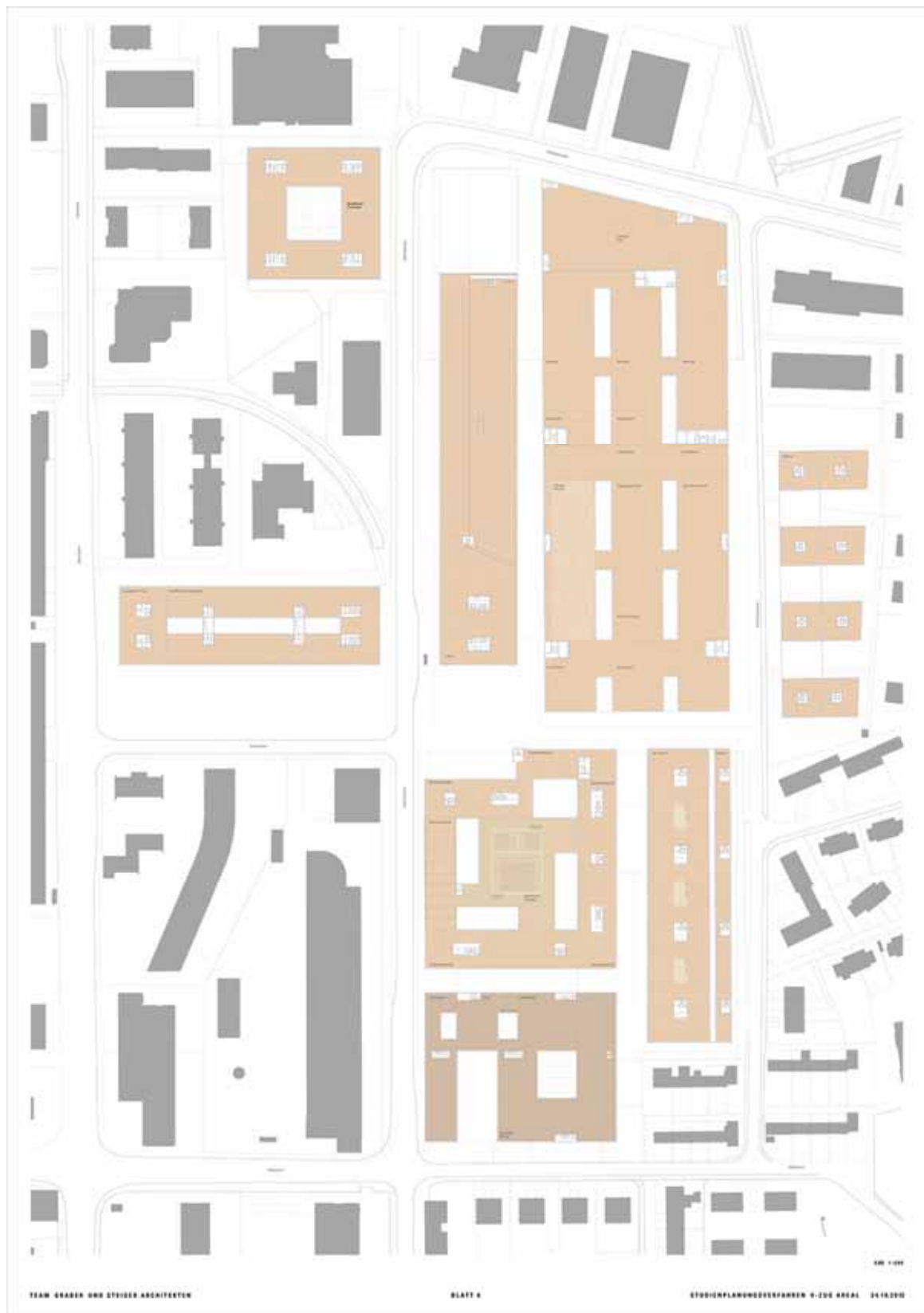
STADTBILD

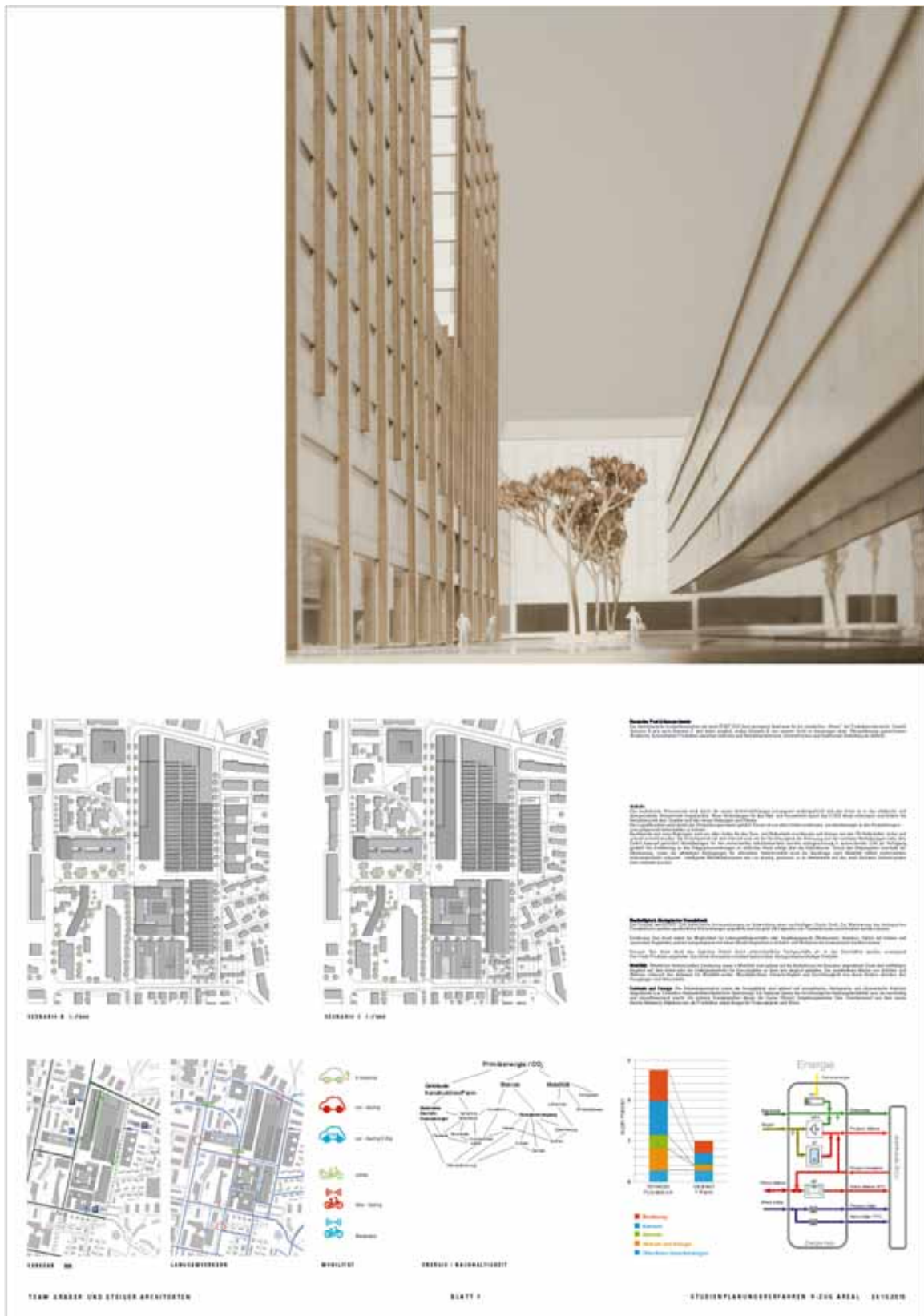


TEAM: KUNER UND STEIGER ARCHITECTEN

BLATT 1

STUDIENPLANUNGSVERFAHREN V-ZUG AREAL 2010/2011





group8, Genève „vision v-zug“

Nachhaltigkeit:
Landschaftarchitektur:
Verkehr:

BG Ingenieurs Conseils, Lausanne
Hager Partner AG, Zürich
mrs partner ag, Zürich

Der städtebauliche Entwurf des Teams Groupe 8 übernimmt die heute lineare Ordnung des Zuger Industriequartiers und interpretiert diese als Stadt der Sequenzen mit drei zueinander parallel verlaufenden Bändern und je eigenständigen städtebaulichen Formen. Das sind „Die moderne Stadt“ zwischen Baarerstrasse und Industriestrasse, die „mat-buildings“ (dicht gefügte Bauten) im Bereich der heutigen V-ZUG Produktionsstätten und schliesslich ein „low rise and high density“ für das Baufeld östlich der Oberallmendstrasse. Für die umliegenden an die Wohngebiete angrenzenden Baufelder im Süden, Osten und Nordwesten werden Wohnungsbauten mit am Kontext orientierten Typen (Solitäre Grossform, Punktbauten in Reihe, gefügte Zeile) vorgeschlagen.

Als eigentliche Stadtidee einer V-Zug Stadt bauen die Verfasser auf eine Komposition von Moderner Stadt und Mat-City. Die beiden Stadttypen werden mit einer sehr grosszügigen Esplanade und einer von Norden nach Süden durchgehenden Achse („V-Zug Boulevard“) ineinander verflochten. Für die Parzelle des Zugorama schlagen die Autoren ein quer zu den Sequenzen stehendes Bauwerk als ikonenhafte „Scheibe mit Fenster“ vor. Zusammen mit dem Baumkörper als südlichem Abschluss spannt sich ein grosser platzartiger Freiraum auf. Über die Industriestrasse hinweg löst sich die Esplanade dann im Inneren der Cluster-City in einem zentralen Platz mit Hochhaus auf. Südlich des Platzes schliesst der Cluster der Mat-City an, eine Komposition von dicht um Gassen und Höfe gesetzte Solitärbauten. Die historisch wertvollen Bauten werden angefügt und aufgestockt.

Inhaltlich soll die neue Cluster City – ähnlich wie das Quartier Le Flon in Lausanne – als stark durchmischtes und städtisches Quartier entwickelt werden. In den unteren Geschossen sollen Freizeit, Kultur, Shopping und Dienstleistungen zum Leben des Quartiers beitragen. Entlang der Esplanade liegt der Schwerpunkt auf repräsentativen Angeboten.

Das Beurteilungsgremium nimmt den Ansatz der sequenziellen Stadt als Komposition von Stadtsequenzen mit je eigener städtebaulicher Identität positiv auf. So auch den Lösungsansatz mit einer quer zu den Hauptachsen verlaufenden Esplanade, welche die Bausteine stadträumlich recht gut zusammen fügt.

Die konkrete Umsetzung dagegen wird für die spezifische Situation in Zug als massstäblich überzeichnet empfunden. Dies betrifft sowohl die Ikone des V-Zug Hauptgebäudes als auch der an Le Flon anknüpfende City Cluster. Eine ikonenhafte Selbstdarstellung mit einer doch sehr monumental wirkenden urbanen Geste entspricht nicht der Identität, die das alteingesessene Unternehmen gegenüber der Stadt Zug und seinen Kunden ausstrahlen möchte. Auch der City Cluster dürfte kaum die nötige Anziehungskraft aufweisen, um im doch peripheren Zuger Kontext Angebote wie in Le Flon anzusiedeln.

Als widersprüchlich wird auch der V-Zug Boulevard als Gerüst für die Adressbildung im Inneren des Clusters gesehen. Die inneren Freiräume der Mat-City gleichen mehr Gassen und Höfen als den behaupteten Boulevards und Plätzen. Ferner bleibt der Boulevard im nördlichen Abschnitt nur theoretische Behauptung, die von der tatsächlichen Funktion einer Anlieferungs- und Umschlagstrasse abstrahiert. Ganz generell schwächt der innere Boulevard das Konzept einer Stadt in Sequenzen, indem der Industriestrasse als Rückgrat und logische Adresse der einzelnen Sequenzen nicht die nötige Aufmerksamkeit und Bedeutung geschenkt wird.

Der Vorschlag bewahrt aus betrieblicher Sicht ein grosses zusammenhängendes Produktionsareal entlang der Oberallmendstrasse. Auf dieser Fläche können betriebliche Abläufe gut organisiert werden. Voraussichtlich muss der grossflächig zusammenhängende Baukörper aus Gründen der einzuhaltenden Arbeitsbedingungen und Sicherheit in mehrere einzelne Gebäude aufgeteilt werden. Damit würden wiederum flexibel nutzbare Einheiten entstehen. Die Situation vor dem Hochregallager wirkt aus betrieblicher Sicht zu kleinräumig, um den Materialumschlag funktionell organisieren zu können. Der Material- und Personenfluss kann nicht nur von der Nordwestseite erfolgen. Die als Zielsetzung vorgegebene Baumasse wird mit 97% praktisch erreicht. Die vorgegebene Mindest-Freifläche von 15% wird übertroffen (Faktor 1,3).

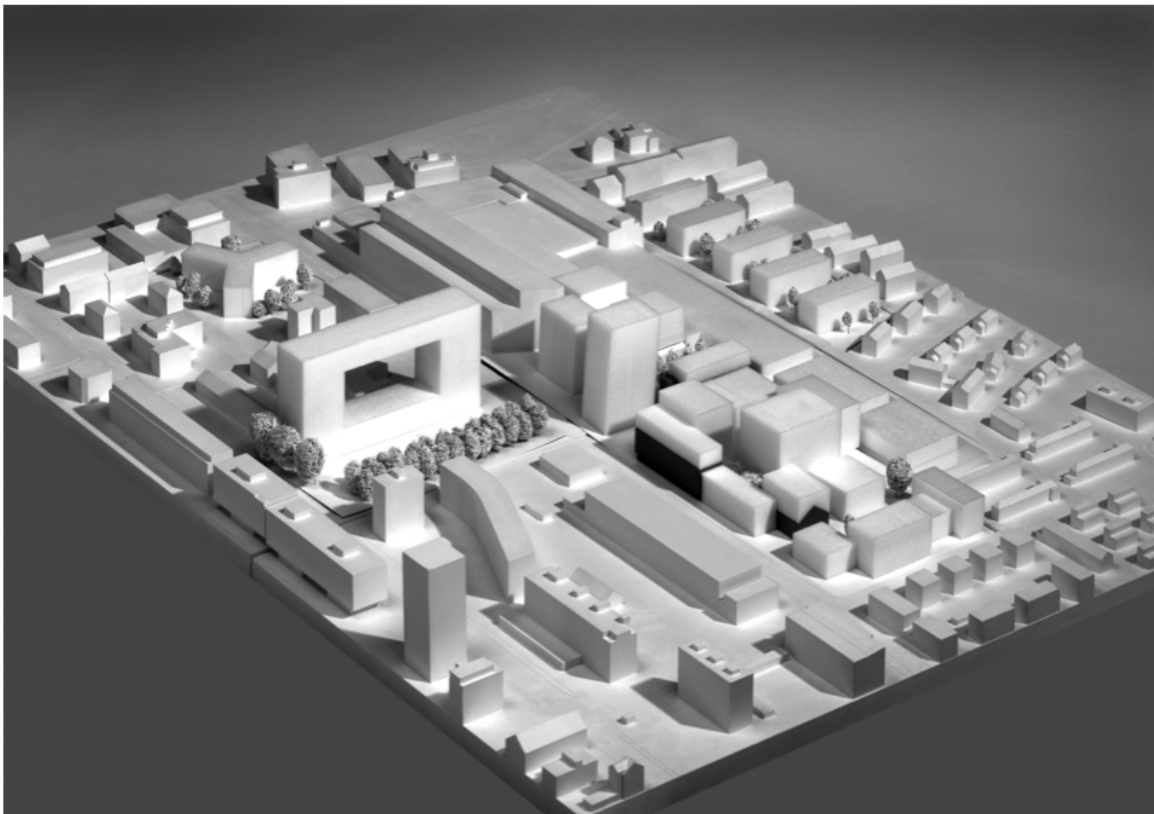
Die Verfasser bevorzugen das Szenario B, wobei das verkehrlich auffallendste Element die Umwandlung der Ahornstrasse zur Fussgängerzone und deren Verlängerung bis in das Industrieareal hinein darstellt. Eine Anbindung an die Oberallmendstrasse wird jedoch nicht ermöglicht. Die neue

Langsamverkehrsachse schafft neue Beziehung ins Quartiergefüge. Das südliche Areal wird für den motorisierten Verkehr über einen Anschluss an der Göblistrasse erschlossen. Die bestehende Werkeinfahrt entlang des Hochregallagers ist die einzige Erschliessung für den Logistikverkehr. Es ist sehr fraglich, ob die sehr zurückhaltende Erschliessung für den motorisierten Verkehr und den Logistikverkehr den künftigen Anforderungen gerecht werden kann. Die Anschlüsse der Parkierung sind mehrheitlich ab der künftig stark belasteten Industriestrasse angeordnet und zum Teil in unmittelbarer Knotennähe, was als sehr problematisch beurteilt wird. Zudem ist ein neuer Anschluss von der Baarerstrasse vorgesehen. Es bestehen keinerlei Angaben über Anzahl, Art und Ausgestaltung der Parkierungsanlagen. Die Einstellhallen an der Baarerstrasse und für das Baufeld H stehen im Widerspruch zur Hydrogeologie.

Die drei bestehenden und identitätsstiftenden Bauten, welche als schützenswert eingestuft sind, werden grundsätzlich erhalten. Alle drei Bauten erfahren weitreichende Aufbauten. Das sog. Magazingebäude (Ass. Nr. 931b) zeigt sich in seiner neuen Gesamtvolumetrie in einem völlig neuen Erscheinungsbild; inwieweit diese, zu einer orthogonalen Form ergänzte Aufstockung, das bestehende Volumen noch zeigt, bleibt höchst fraglich. Die beiden weiteren Bauten entlang der Industriestrasse (Ass. Nr. 931a) und der Ahornstrasse (Ass. Nr. 931c) werden gleichumfassend um weitere Geschosse ergänzt; die Lesbarkeit der ursprünglichen Bausubstanz wird danach kaum les- und erlebbar sein. Es muss auch angenommen werden, dass die Tragfähigkeit diese Ergänzungen nicht erlauben würde ohne die Realisierung intensiver statischer Ergänzungen.

Die Verfasser zeigen eine konsequente Transformation der heutigen in eine vollständig vernetzte Infrastruktur. Der ganzheitliche Ansatz eines ökologischen Konzepts ist jedoch nicht erkennbar und beschränkt sich auf ein konsistentes Energiekonzept.

Die gut fundierten planerischen Überlegungen wirken in ihrer Umsetzung insgesamt, vor allem aber im städtebaulichen Ansatz zu schematisch und teilweise unangemessen. Die betrieblichen Belange (betriebliche Anbindung Stammareal Nord, Anbindung Verkehrsnetz) zeigen keine belastbaren Lösungsansätze.



dach plan

1:500



1/500

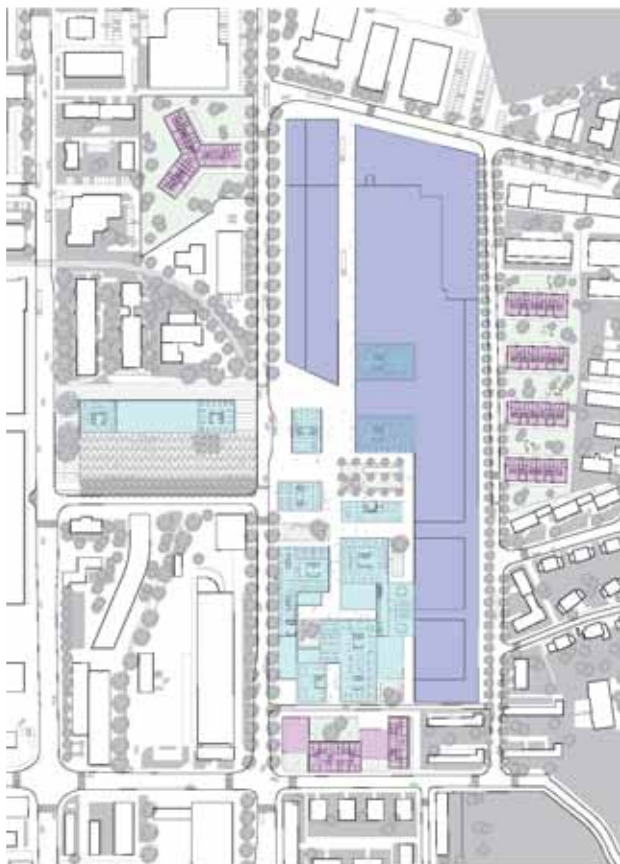
Vision v-zug
Studienplanungsverfahren v-zug areal
Schlusspräsentation 24.10.2012

8

etappierung / flexibilität

regelgeschoss

1:1000

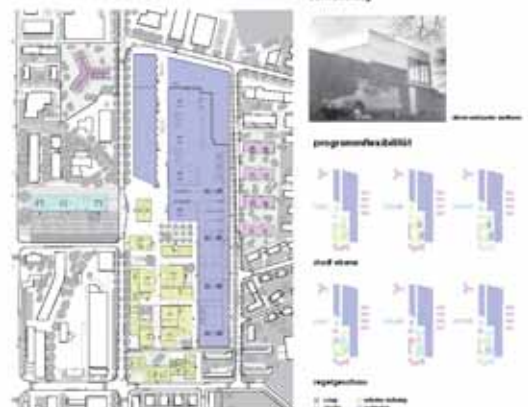


v-zug cluster city



stadt ebene

1:2000



denkmalpflege

1:1000



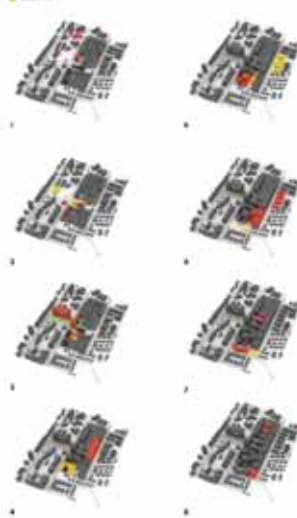
szenario

1:1000



etappierung

1:1000



nutzungsvariabilität der vorgeschlagenen gebäudestruktur

1:1000



vision v zug
studienplanungsverfahren v zug areal
schöpfungsplan 24.10.2012

8

landschaft

landschaft

1/1'000



Gestaltungsziele

Mit seiner Lage zwischen Baureihe und Zugang ist das Areal von V-Zug in einem Übergangsbereich zwischen Stadt und Landschaft. Aus dem bestehenden Lageprofil wird ein Freiraumprofil abgeleitet, welches sowohl städtische, wie auch landschaftliche Charakteristika in sich vereinen soll.

Zentral ist hierbei die Frage der Adaptionierung des städtischen Stadtbildes zur Baureihe hin. Die städtische Verbindung wird über eine geeignete Platzanlage geschaffen, die städtische Baumstruktur dieses zum angrenzenden Stadtbild und gleichzeitig ein städtisches Bild, welches seiner Aufgabe als Stadtbild zur Plattform für ein geeignetes Freiraumprofil des neuen Stadtbildes dienen kann. Ein durchgängiger Hofweg bildet das Zentrum des Platzes. Die durchgängige Hofweg bildet das Zentrum des Platzes. Die durchgängige Hofweg bildet das Zentrum des Platzes.

Von Platz aus blickt man das städtische Areal von V-Zug. Die von bestehende städtische Grundzüge werden das bestehende Stadtbild gegeben. Aus dem bestehenden Lageprofil wird ein Freiraumprofil abgeleitet, welches sowohl städtische, wie auch landschaftliche Charakteristika in sich vereinen soll.

In Zentrum eines jeden Hofes stehen stadtgestaltende Stadtbäume (Platanen) und ein Baum, welches die Verbindung des städtischen Stadtbildes zum Landschaftsbild darstellt. Der Baumstruktur wird ein städtisches Bild, welches seiner Aufgabe als Stadtbild zur Plattform für ein geeignetes Freiraumprofil des neuen Stadtbildes dienen kann.

Die Mitte und mit dem städtischen Hofe angrenzenden V-Zug-Bereich erhält man eine Verbindung. Der Boulevard spannt sich als durchgängiger Hofweg von Hofen zu Hofen und wird als Hofweg zur Verbindung des städtischen Stadtbildes zum Landschaftsbild darstellt. Der Baumstruktur wird ein städtisches Bild, welches seiner Aufgabe als Stadtbild zur Plattform für ein geeignetes Freiraumprofil des neuen Stadtbildes dienen kann.

Die Baureihe verbindet das Areal des V-Zug in das Stadtbild ein. Die Baureihe verbindet das Areal des V-Zug in das Stadtbild ein. Die Baureihe verbindet das Areal des V-Zug in das Stadtbild ein. Die Baureihe verbindet das Areal des V-Zug in das Stadtbild ein.



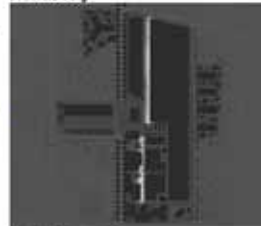
Freiraumtypologien

Einblick - Platz V-Zug



Die städtische Verbindung zur Baureihe wird über eine geeignete Platzanlage geschaffen, die städtische Baumstruktur dieses zum angrenzenden Stadtbild und gleichzeitig ein städtisches Bild, welches seiner Aufgabe als Stadtbild zur Plattform für ein geeignetes Freiraumprofil des neuen Stadtbildes dienen kann.

Boulevard V-Zug



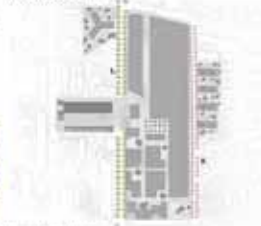
Der Boulevard spannt sich als durchgängiger Hofweg von Hofen zu Hofen und wird als Hofweg zur Verbindung des städtischen Stadtbildes zum Landschaftsbild darstellt. Der Baumstruktur wird ein städtisches Bild, welches seiner Aufgabe als Stadtbild zur Plattform für ein geeignetes Freiraumprofil des neuen Stadtbildes dienen kann.

Aussenräume Technocluster - Marktplatz



In die homogene Oberfläche des Hofes wird verschiedene Strukturen und ein Marktplatz eingefügt, welche die verschiedenen Strukturen des bestehenden Stadtbildes in das Stadtbild einbringen. In Zentrum eines jeden Hofes steht ein stadtgestaltender Stadtbau und ein Baum.

Alleen / Quartierstrassen



Die Baureihe verbindet das Areal des V-Zug in das Stadtbild ein. Die Baureihe verbindet das Areal des V-Zug in das Stadtbild ein. Die Baureihe verbindet das Areal des V-Zug in das Stadtbild ein. Die Baureihe verbindet das Areal des V-Zug in das Stadtbild ein.

Aussenräume Technocluster - Mäde



In die homogene Oberfläche des Hofes wird verschiedene Strukturen und ein Marktplatz eingefügt, welche die verschiedenen Strukturen des bestehenden Stadtbildes in das Stadtbild einbringen. In Zentrum eines jeden Hofes steht ein stadtgestaltender Stadtbau und ein Baum.

Umgebung Wohnen



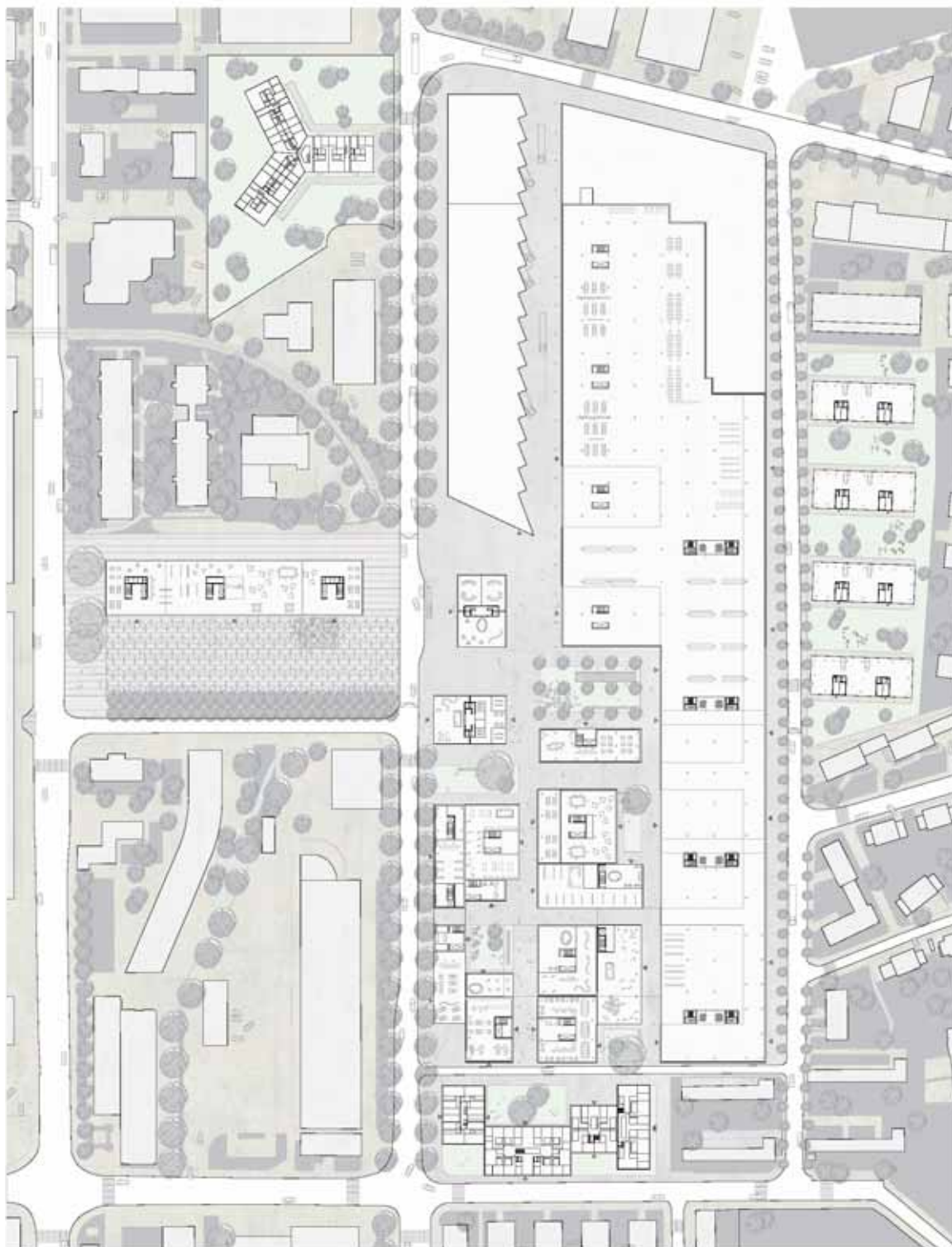
Die Hofwege im Hofen sind.

Studienplanungsverfahren V-Zug Areal
abschlusspräsentation 24.10.2013

8
10

stadt ebene / adresse

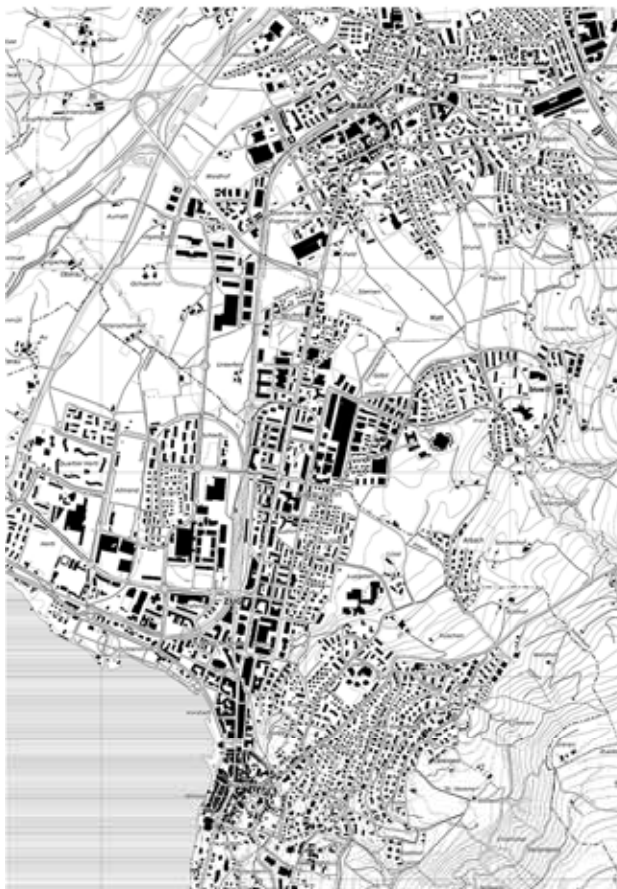
1:500



vision v-zug
stadtebnungsgrndriss v-zug areal
schubprsentation 24.10.2012 **8**

stimmung

schwarzplan



Die Stadt in Sequenzen

Projektsituation in der Sequenz:
 - Die moderne Stadt: Eine städtische Struktur mit unregelmäßigen Blöcken in einem leeren Raum.
 - Das - Wohngebiet - Eine städtische Struktur, wie sich die Leere in die Mäxte einträgt.
 - Low rise high density: Eine städtische Struktur besteht aus niedrigen Gebäuden, die eine gewisse Dichte garantieren.

2. Strukturplan:
 - Voll in der Leere
 - Leer im Freien
 Beide Systeme haben eine räumliche Verbindung.

Eine Icone auf der Bornenstrasse

Auf dem nahen Standort der Bornenstrasse, schlagen wir vor, eine Icone zu erstellen. Ein schillerendes Zeichen. Eine alte und dicke Form. Dieses ungewöhnliche Element befindet sich entlang der Bornenstrasse ebenso wie die neuen Formen, aber mit einer größeren Dichte.
 Diese Icone ist von einem repräsentativen Platz begleitet.
 V-ZUG cluster city

Die Beziehung zwischen dem Alten und dem Neuen.

Die Restrukturierung des industriellen Teils des Geländes ist wie ein - Wohngebiet - geplant. Eine städtische Struktur, wie die Leere in die Mäxte einträgt. Die Straßen, die Straßen und die Plätze erhalten einen gewissen Lebensraum zu garantieren. Durch diese Strategie versetzen wir, dass die Programme der Industriezone unter sich in Wechselwirkung sind. Eine Urbanisierung, die den Geist des existierenden Ortes leben lässt.

Die Verteilung ist auf der Schaffung des - Bornen- und V-ZUG - basiert mit mehrfachen Adressen und Bornenstrasse.

Die vorgeschlagene Strategie widersteht sich der Tabu in Bornen für diesen Teil des Geländes. Sie steht einer gegen eine Veränderung, wie eine industrielle Architektur und neue Architekturen zusammenzubringen. Wir stellen, dass es eine Pforte im Verhältnis zwischen dem Alten und dem Neuen gibt.

Die vorgeschlagene Strategie widersteht sich der Tabu in Bornen für diesen Teil des Geländes. Sie steht einer gegen eine Veränderung, wie eine industrielle Architektur und neue Architekturen zusammenzubringen. Wir stellen, dass es eine Pforte im Verhältnis zwischen dem Alten und dem Neuen gibt.

v-zug cluster city



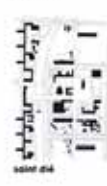
die stadt in sequenzen



voll / leere



collin zore



adresse



icon



vision v-zug
 studienplanungsverfahren v-zug areal
 schneiseplanverfahren 24.10.2012

8

verkehr

erschliessungskonzept MIV massstab quartier



erschliessungskonzept MIV

Die regionalen MIV Verbindungen sind auf dem übergeordneten Netz (rote Strassen) zur die Quartiere zu konzentrieren. Die neue Tangente Zug / Basel überlässt die Struktur dieses Quartiers aber auch die Erschliessungsmöglichkeiten des V-ZUG Areals. Bei gilt, künftig, als Hauptausgangsstreasse aus der Autobahn (mit der Kreisstrasse). Die Sammelstrassen werden dem Verkehr auf dem übergeordneten Netz aus dem Quartieren. Sie ermöglichen, durch verbleibende Zufahrten, eine komplette Erschliessung des V-ZUG Areals, die Sammelstrassen gehören dem Stadtnetz, und nicht mehr dem Agglomerationsnetz. Ihre Bestimmung ist daher offener für den ÖV und den VZ zu konzentrieren. Das Stadtnetz besteht auch aus Strassen, die eine qualitativ hochwertige Gestaltung haben. Auf diese Strassen sind das Verkehrs und das Tempo reduziert. Die Strassen des Quartiers ermöglichen die fuersichereschliessung. Sie sind am meisten in Tempo 30 Strassen integriert.

Betriebskonzept LKV

Die Zu- und Abfahrt des LKV geschieht ausschliesslich durch den Zufahrt der neuen Tangente Zug / Basel. Die Strassen im Areal selber organisieren sich selbst der Ortsdurchstrasse und die Abfahrt befindet sich auf der Industriestrasse. Diese Organisation ermöglicht eine einzige Umkreisung auf der Kreuzung Strassenstrasse / Industriestrasse (die durch die genannt ist), sowie eine Beugung des Verkehrs der Industriestrasse.

Konzept Parkplatz

Der Zugang zu Parkplätzen ist leichter zu organisieren, am besten wie möglich vom übergeordneten Netz. Die Fussgängerzone wird auf dem öffentlichen Raum zu integrieren und nicht direkt in den Gebäuden. Dieses Prinzip nimmt an der Entwicklung der Explorativ als Zentrum und Begegnungsort teil.

erschliessungskonzept ÖV/VV

Die wichtige Verbindungen für die Fussgänger und die Verkehrsmittel liegen besonders zwischen der Areal und die Ortsdurchstrasse (Strassenstrasse - Buchsenerstrasse). Diese Verbindungen müssen direkt, schnell und effizient organisiert werden. Das Quartiersnetz ergänzt das Stadtnetz. Es ermöglicht die fuersichereschliessung und die Durchdringung des Quartiers, die für die Qualität des ÖV sehr wichtig ist. Das Stadtnetznetz liegt parallel zu dem Stadtnetz. Es besteht aus ruhigen Wegen, wenn möglich ausserhalb des motorisierten Verkehrs, und mit hoher Landschaftsqualität und Erholungsmöglichkeiten.

erschliessungskonzept miv massstab agglomeration



erschliessungskonzept öv-iv



betriebskonzept lkw



konzept parkplatz



