

Die Zukunftsbauer

Zwischen Zug und Baar entsteht ein Stück Zukunft. Die V-Zug plant einen völlig neuen Stadtteil. Und stellt während der gesamten Bauzeit auf dem Areal weiterhin Waschmaschinen und Backöfen her. Text und Fotos Michaela Eicher

«Es ist eine Operation am offenen Herzen», sagt Dirk Hoffmann. Der CEO der V-Zug ist so etwas wie der Oberarzt dieser Operation. Seine Aufgabe: Er baut die Zukunft der nächsten 20 Jahre. Und das bei laufendem Betrieb seines Unternehmens. Dafür wurde er eingestellt, dafür hat er vor zwei Jahren seinen Job bei einem Grosskonzern in Singapur an den Nagel gehängt und ist nach Zug gezogen. Zukunft bauen meint nicht einfach eine Hightech-Produktepalette oder eine neue Unternehmensstrategie aus dem Boden zu stampfen. Nein, V-Zug baut gleich einen ganzen Stadtteil mit neuen Arbeits-, Lebens- und Wohnformen. «Ein Ökosystem» sei das, sagt Hoffmann. «Es beinhaltet die gesamte Infrastruktur, die wir benötigen, um zu atmen.» Denn V-Zug ist ebenso wie die Stadt Zug in den vergangenen Jahrzehnten organisch gewachsen. «Heute produzieren wir um die Gebäudestrukturen herum, das hemmt uns ein Stück weit in unserer Produktivität.» War das Unternehmen zu Beginn noch am Stadtrand angesiedelt, liegt es heute zwischen Zug und Baar, umringt von städtischem Wohnraum. Produzierte V-Zug einst verzinkte Blechwaren und einfache Waschherde, so sind es heute hochkomplexe intelligente Kombigeräte, die sowohl waschen, trocknen und entknittern können oder gleichzeitig Backofen, Steamer und Mikrowellenherd sind.

Visionär und bodenständig

In einer Stadt, die als Zentrum virtueller Headquarter gilt, existiert auf dem Areal der V-Zug ein bodenständiger Gegenpol. Hier sind die Rohstoffe real, die Übergewänder ölverschmiert und die Arbeitsplätze mit echten Menschen belebt. Wer sich die Kantons- und Stadtfarbe Blau ebenso wie den Ortsna-

men in seinen Auftritt einverleibt, scheint zu seinen historischen Wurzeln zu stehen. «Es ist kein Zufall, dass wir so heissen», bestätigt CEO Dirk Hoffmann, «V-Zug ist ein Stück Zug.» Das Traditionsunternehmen beschäftigt in dritter Generation über 1000 Mitarbeitende und fertigt Produkte, die aus dem rohen Blech bis zur veredelten Maschine ganz real hier produziert werden. So wird das auch in Zukunft bleiben. «Der Standort Zug ist ein Bekenntnis», so Hoffmann, «V-Istanbul würde nicht halb so gut tönen, nicht wahr?»

So verankert das Unternehmen ist, so utopisch dessen Vision: Der Standort Zug soll

zum Innovations- und Technologiezentrum im Herzen der Schweiz werden, steht da auf der Website. Ein belebter Stadtteil mit Platz für innovative Start-up-Firmen, Dienstleister, Werkstätten, Ateliers, Labors, Wohnungen, Cafés und Schulen. «So könnten wir Synergien nutzen, die Forschung und Entwicklung der Industrie gemeinsam vorantreiben und zu einem lebendigen Stück Stadt vereinen», sagt Hoffmann. Eine Art Silicon Valley, funktioniert das in Zug? «Die ganze Schweiz ist ein Silicon Country», sagt Hoffmann. «Hier ist alles so nah und die Infrastruktur so gut vernetzt. Wir stehen nicht im Wettbewerb zu Zürich oder zur West-



CEO Dirk Hoffmann: «V-Istanbul würde nicht halb so gut tönen, nicht wahr?»



Hier entsteht verdichtete Industrie: Beat Weiss hat den neuen Stadtteil im Überblick.

«Die ganze Schweiz ist ein Silicon Country.»

Dirk Hoffmann

schweiz, sondern ergänzen uns gegenseitig. Nur müssen wir noch lernen, unsere Vorteile besser zu nutzen und zu verkaufen.»

«Das ist wie Schach spielen»

Stellt sich die Frage, wo so viel Innovation Platz finden soll. Einer, der das überschaut, ist Beat Weiss. Der Geschäftsführer von V-Zug Immobilien AG entwickelt ständig neue Szenarien und führt als Taktgeber die heikle Gesamtoperation, die neben der Herz-

operation «V-ZUG 33» das Gesamtvorhaben Technologiecluster Zug im Auge hat. Die simple Lösung lautet «verdichten». Was im Städtebau längst üblich ist, scheint in der Industrie noch visionär. «Unsere Prozesse funktionieren üblicherweise auf einem Geschoss. Indem wir sie auf mehrere Stockwerke zusammenlegen, gewinnen wir Arealfläche.» Bereits umgesetzt ist das mit dem modernen Hochregallager. Werden hier ebenerdig die Lastwagen beladen, arbeiten

ein Stockwerk höher Mitarbeitende in Büros und auf Montage, während über ihren Köpfen der vollautomatisierte Hochregalroboter mit seinen Warenlieferungen hin und her donnert und auf dem Solardach die gesamte Energie für das Gebäude produziert wird. Nebenbei will V-Zug bis 2020 CO₂-frei werden. Schliesslich soll der neue Stadtteil seine Energie möglichst autark produzieren. Ein weiterer kleiner Nebenschauplatz auf dem Operationsgelände.

Beat Weiss und sein Team versuchen, die Nutzung eines jeden Gebäudeteils so flexibel wie möglich zu gestalten. «Gewisse Räume dienen vorerst als Rochadeflächen und müs-

sen zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich genutzt werden können. Dafür planen wir verschiedene Szenarien mit unterschiedlichen Varianten und Fragestellungen: Wo kommen die neuen Hochhäuser zu stehen, welche Verkehrsführung bietet den besten Lärmschutz, welche Gebäudeteile bleiben erhalten, wo Wohnraum sinnvoll ist.» Der perfekte Job für einen vorausschauenden Schnelldenker: «Das ist «so chli» wie Schach spielen», sagt Beat Weiss. «Es kann sein, dass ein ursprünglich als Bürogebäude geplanter Bau plötzlich noch für Labors und Montage genutzt werden soll. Da gilt es, flexibel zu bleiben.»

Über Risiken und Trends

Ein Neubau irgendwo ausserhalb auf grüner Wiese wäre wohl ein Vielfaches einfacher gewesen, sind sich die Zukunftsbauer einig. Sowohl finanziell wie vom Ablauf her. «Doch die Arbeitsplätze gehören in die Stadt», sagt Dirk Hoffmann, «warum sollen wir die Wiesen noch mehr zubetonieren?» Der neue Stadtteil solle eine Balance schaffen, damit sich die Gesellschaft nicht auseinanderreisst. «Wir tragen eine Verantwortung gegenüber unseren Mitarbeitenden, dass sie hier erschwinglichen Wohnraum finden. Darum ist es essentiell, dass auch Stadt und Kanton das Projekt in ihre Strategie integriert haben», so Hoffmann. Natürlich wolle niemand in eine Blase investieren. «Dennoch», meint Beat Weiss, «gehen wir ganz bewusst ein bestimmtes Risiko ein. Weil wir überzeugt sind, dass die Industrie in Europa künftig anders gedacht wird.» Der Trend in der Schweiz laufe weiterhin weg von der Massenproduktion hin zur auftragsgebundenen, immer individuelleren Fertigung. «Wir sind ja nicht die Grössten dieser

Welt, darum müssen wir die Speziellsten sein», sagt Hoffmann. Hierfür werden Industriecluster einst ein gefragtes Modell sein. «Und wenn es so weit ist, sind wir bereit», so Weiss.

Produktiv mit Mensch und Maschine

Nur gerade ein Drittel des heute genutzten Areals will V-Zug in Zukunft noch für sich beanspruchen. Möglich machen dies unter anderem Roman Janser und seine 210 Mitarbeitenden. Der Leiter Montage gewinnt

die Quadratmeter dank entschlackten Abläufen. «Es bringt nichts, wenn die Hüllen zwar erneuert, aber die Prozesse von gestern sind», sagt Roman Janser. Doch seine grösste Herausforderung lauert im Alltag: «Während des gesamten Umbaus werden wir weiterhin Maschinen produzieren. Das hat höchste Priorität und muss jederzeit und ohne Auswirkungen auf unsere Kunden möglich sein.» Nebenbei wird gezügelt, umgebaut, neuplatziert und optimiert. Roman Janser ist ein Mann der kleinen Schritte.



Roman Janser und seine Mitarbeitenden machen die Montage möglich: Sie entschlacken ihre Prozesse auf die Hälfte des Platzes.

«Die V-Zug will Stellen aufbauen, indem sie die Produktivität steigert.» Roman Janser

«Die Arbeitsplätze gehören in die Stadt. Warum sollen wir die Wiesen noch mehr zubetonieren?»

Dirk Hoffmann

«Das schätzen auch die Mitarbeitenden, wenn am Schluss ihre Ideen umgesetzt werden.» Doch bei V-Zug stehen bereits vollautomatisierte Hightech-Maschinen. Werden Roboter einst die Menschen ersetzen? «Nein», heisst es unisono, «höchstens ergänzen. Es braucht unsere Intelligenz», ist Dirk Hoffmann überzeugt, «denn der Computer allein ist doof.» Sicher würden sich die Arbeitsplätze künftig wandeln, hin zu mehr Spezialisierung und weniger Banalverarbeitung. «Doch die V-Zug will lieber Stellen aufbauen, indem sie die Produktivität steigert», findet Janser. Ein künstlicher Herzschrittmacher ist bei dieser Art von Herzoperation nicht nötig.

DER POLITISCHE PROZESS

Die V-Zug spannt für ihr Zukunftsprojekt mit Kanton und Stadt Zug zusammen. Im vergangenen Jahr haben V-Zug und Stadt einen städtebaulichen Wettbewerb durchgeführt. Nun gilt es einen Bebauungsplan zu entwerfen. Dieser setzt fest, welche Gebäude zu welchem Zweck an welchen Ort kommen. Ausserdem ist darin auch ersichtlich, wie der Verkehr geführt werden soll und wo öffentliche Räume entstehen. Der Bebauungsplan unterliegt dem demokratischen Prozess. Wenn alles nach Plan verläuft, wird er nächstes Jahr dem Grossen Gemeinderat unterbreitet.