

«pile up»; urbane Aufstockung in Zürich

Yves Schihin
Burkhalter Sumi Architekten
CH-Zürich



«pile up»; urbane Aufstockung in Zürich



Abbildung 1: «pile up» mit Nordfassade zur Bahn

1. Holz und Stadt

Der Holzbau ist in der Stadt angekommen. Immer mehr wird bei urbanen Verdichtungen auch in Holz gebaut. Durch die seit 2006 gelockerten Brandschutzvorschriften können in der Schweiz nunmehr bis 6- bzw. 7-geschossige Holzbauten erstellt werden. Ein Blick auf den Stadtplan von Zürich zeigt deutlich, dass aktuell auch grosse Projekte in Holz geplant und gebaut werden (Badenerstrasse, Leimbach, Grünmatt, Hegianwandweg, Stadelhofen, Leonard-Ragaz-Weg, etc...). Durch die voraussichtlich ab Jan. 2015 wirksam werdenden und gelockerten Brandschutzvorschriften VKF wird diesem Trend zusätzlich Nahrung gegeben werden.

Die Vorteile für den Gebrauch im städtischen Umfeld liegen auf der Hand; Holz ist ein nachwachsender, meist einheimischer Baustoff, CO₂-Neutral und durch die geringe Graue Energie bestens 2000-Watt kompatibel (die Stadt Zürich zB. hat sich zur 2000-Watt-Gesellschaft bekannt und Leichtbauwände in Holz sind daher mittlerweile Standard in jedem von der Stadt ausgelobten Wettbewerb). Der Holzbau erlaubt dank der trockenen und vorgefertigten Elementbauweise kurze Bauzeiten (ca. die Hälfte gegenüber einer konventionellen Bauweise) und dadurch zeitlich limitierte Emissionen im dicht besiedelten Gebiet. Das geringe Gewicht ist gerade im urbanen Umfeld im Umgang mit dem Bestand nicht zu unterschätzen; viele innere Verdichtungen sind erst dank dem möglich; Angefangen bei Aufstockungen auf Bestandesbauten über innerstädtische Transformierungen und Überformungen bis hin zum Schliessen von Lücken zwischen zwei Brandmauern. Durch das Zusammenlegen der statischen und dämmenden Schicht (Dämmebene innerhalb Konstruktion) ergeben sich schlankere Wandstärken und dadurch grössere Flächeneffizienz (mehr vermietbare Hauptnutzfläche).

Schliesslich können die mehrgeschossigen hölzernen Verdichtungen bei Bedarf, zB wenn eine Stadtfucht eintritt, wie sie in den ehemaligen DDR zu beobachten war (shrinkingcity), einfach und ohne Abfall (Holz-Holz Verbindungen) zu produzieren wieder rückgebaut und das Holz wiederverwendet werden. Der moderne Holzbau kann so einen wichtigen Part zum reversiblen Städtebau leisten; der Lebenszyklus des Hauses (und nicht nur der Materialien) wird berücksichtigt; je nach Bedarf kann nach 3 Monaten (zB für Zwischennutzungen) oder aber erst nach Amortisation der Fassade oder sogar der Struktur wieder rückgebaut werden.



Abbildung 2: Situation Giesshübel Zürich

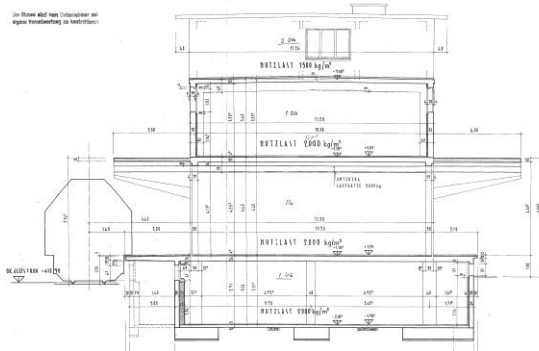


Abbildung 3: Querschnitt Lagergebäude 1960; Über die Rampe wurden die Waren vom Zug zum LKW verladen, im Tiefparterre sind die Relaisräume SZU angeordnet

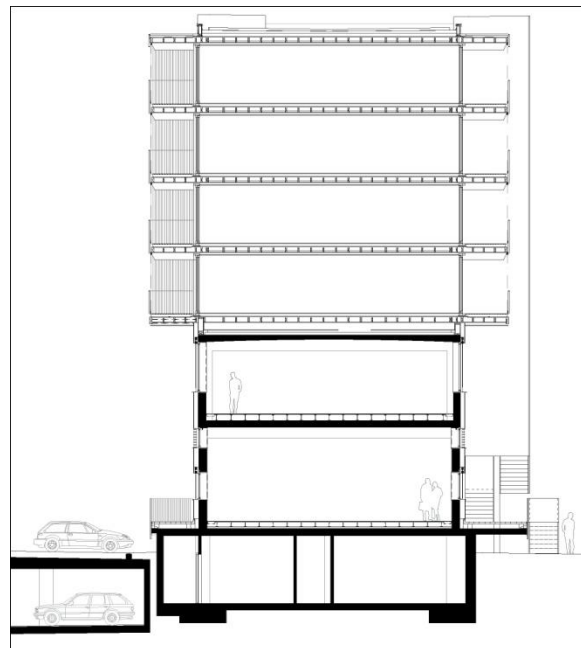


Abbildung 4: Querschnitt 2013; Die beweglichen Lasten des Lagergebäudes werden als 4-geschossige Aufstockung ersetzt



Abbildung 5: Blick von der Bahn zum Wolframplatz; links das «pile up», rechts der «Wohnmäander», zuhinterst das «Boarding House»

2. «pile up» Giesshübel

Das Areal um den Bahnhof Giesshübel liegt bestens erschlossen mitten in Zürich. Dasehemalige 2-geschossige Bahnbetriebs- und Lagergebäude mit den Relaisräumen der Bahn im Tiefparterre wird als konstituierendes Element des Ortes bestehen gelassen und aufgestockt. Die Aufstockung war ohne grosse Verstärkungen der Statik möglich, da die beweglichen Lasten (Warenumschlag) des Lagergebäudes durch die statischen Lasten des Holzbaus ersetzt wurden.

Erst durch die 4-geschossige Aufstockung mit ertragsreicher Wohnnutzung konnte die erforderliche Fläche gewonnen werden. Zusammen mit einem 25m hohen und fast 20m tiefen strassenbegleitenden Bürogebäude und einem gegen Westen hin mäandrierenden Wohnriegels von fast 150m Länge entstand so auf der ehemaligen Industriebrache ein dichtes urbanes Stück Stadt (Ausnutzung 220%!).

Zwischen den drei Gebäuden spannt sich ein urbaner Platz auf, zwischen Wohnmäander und südlicher Parzellengrenze entsteht ein grosszügiger mit Bäumen bespielter Freiraum. Zwei öffentliche Passagen – eine durch den Wohnmäander, die andere durch das Bürogebäude – erlauben die öffentliche Durchwegung des Areals.

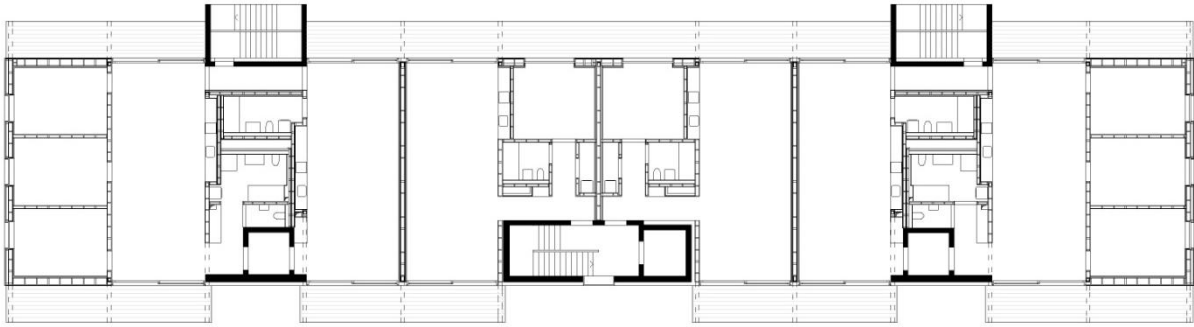
2.1. Typologie

Der bestehende 2-geschossigen Sockel mit den überhohen stützenfreien Räumen dient neu als repräsentatives Headquarter der Bahn. Darüber sind 24 Mietwohnungen angeordnet, welche 2-spännig über 3 Aufzüge erschlossen werden.

Durch die beiden überhohen Bürogesschosse wird erst ab dem 2.OG, sprich 10m über dem Stadtboden gewohnt; in dichten Gebieten die bevorzugte Lage. Die Wohnungen mit beidseitig angehängten Balkonen profitieren von der beidseitigen Orientierung. Eine klassische Nord-Süd-Typologie, nur 11.60m tief, dadurch mit einer sehr guten Tageslichtnutzung. Durch die raumhohen Verglasungen wird der Innenraum visuell um die Balkonschichten erweitert.

Gegen Süden geben die Wohnungen zum städtischen Platz hin, gegen Norden auf die Gleisfelder, mit Sicht über die halbe Stadt bis hin zum Uetliberg. Der grosszügige durchgesteckte Wohnessraum mit seitlich eingebauter Küche ist das Rückgrat der Wohnungen. Die Zimmer sind jeweils lateral angehängt; die Disposition erlaubt eine Vielzahl von Typologien, vom Studio bis zu 4 ½ Zi. Wohnungen.

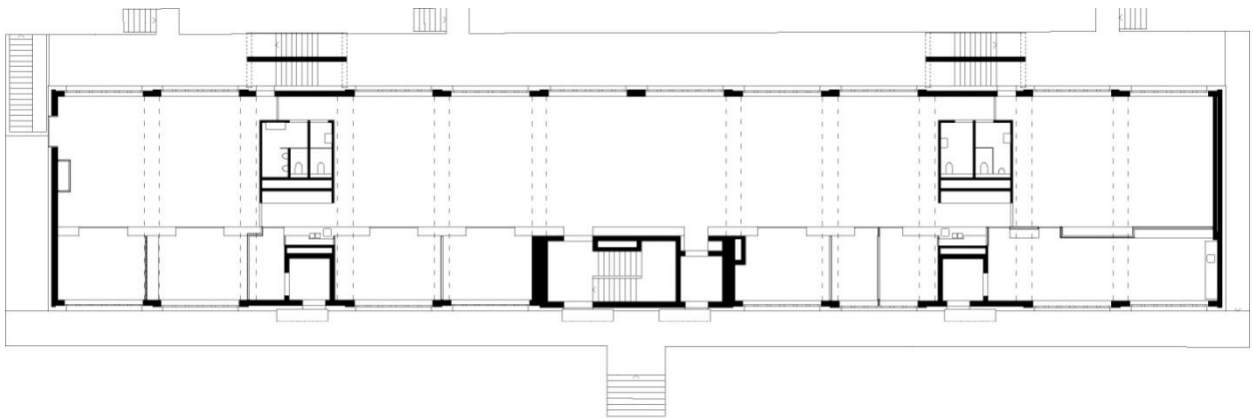




Grundriss Aufstockung in Holz

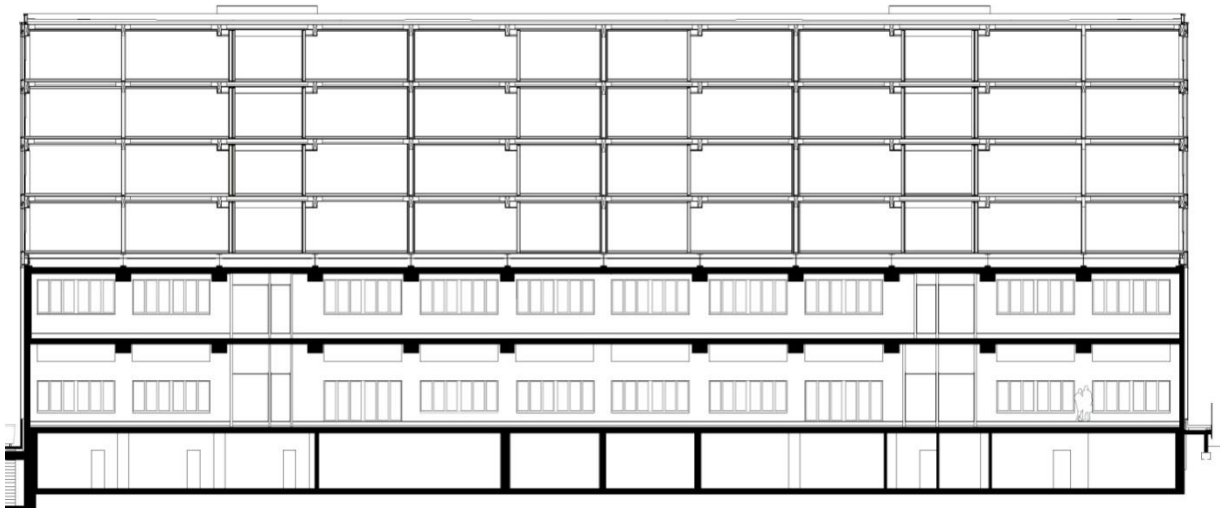
(2.-5.OG);

an den Köpfen beidseitig Familienwohnungen (4 ½ Zi.), mittig Kleinwohnungen für Nachfamilienphase (Studios und 2 ½ Zi.)



Grundriss Sockel (EG+1.OG):

Büros SZU; Eingänge Wohnen im EG von platzseitiger Verladerampe über Lifte



Längsschnitt, der Holzbau richtet sich in Längsrichtung nach den Tragachsen des Sockelbaus