

### 513 Arealüberbauung Giesshübel, Zürich, 2013

Das Areal bei der Haltestelle Giesshübel wurde ab Eröffnung der Sihltalbahn (1892) als deren Heimbahnhof und Umschlagplatz und schliesslich vorwiegend als Parkplatz genutzt; eine klassische Industriebrache.

Mit der Umnutzung und Aufstockung des bestehenden Betriebsgebäudes wird der Ort vom konstituierenden Element her entwickelt und zusammen mit zwei neuen Baukörpern verdichtet; Das markante Boarding House fasst die Überbauung Richtung Sihlhochstrasse (Osten) und markiert gleichzeitig den Ort „nach Aussen“. Eine grosszügige und elegante Passage vermittelt zwischen „Aussen“ und „Innen“. Ein dritter Baukörper mäandriert zwischen Betriebsgebäude, Gleisanlagen und Nachbarbebauung. Der zweifach geknickte „Wohnmäander“ scheidet zwei Zonen aus, welche wiederum über einen grosszügigen Durchgang im Erdgeschoss miteinander verbunden sind: Zwischen Wohnmäander und Bestand entsteht ein gegen Westen offener durchgrünter Parkraum mit Kinderspiel und Sicht auf den Uetliberg. Auf der anderen Seite, zwischen den drei Bauten, wird ein dichter, urbaner Ort aufgespannt, welcher gleichzeitig Adresse, Erschliessungsraum, Bahnhofvorplatz und Wohnhof ist. Die 3 unterschiedlich ausgebildete Gebäude prägen und verstärken den heterogenen Charakter des Ortes (Gleisfeld im Norden, Blockränder im Süden und Sihlhochstrasse im Westen). Kein einheitliches, durchgestyltes Ensemble sondern ein Stück Stadt, dicht, urban und lebendig.

Pile up: Das zweigeschossiger Betriebs- und Lagergebäude der SZU aus den 60er-Jahren wird im Sockelbereich erhalten. Der energetisch und ästhetisch schwache Aufbau aus den 80-er Jahren wird wieder rückgebaut. Auf den bestehenden zweigeschossigen Betonsockel, in welchem neu die Büros der SZU angeordnet sind, wird ein viergeschossiger vorgefertigter Holzbau gestellt, welcher mit durchgesteckten Wohnungen und vorgelagerten Balkonen bespielt wird. Beide Teile (Sockel und Holzbau) werden mit einer neuen wärmedämmenden „Haut“ überspannt und so zu einem Ganzen verschliffen. Die Erschliessung erfolgt sowohl für die Büros als auch fürs Wohnen über die charakteristische Rampe auf dem Hochparterre. Von der Rampe führen drei neue Lifte direkt in die Wohnungen.

Boarding House: Das 7-geschossige Gebäude funktioniert als Lärmriegel für die dahinterliegenden Bebauungen. Die Front zur Manessestrasse wird im Norden turmartig überhöht und von der Station aus als Auftakt gelesen. Zum rückwärtigen Platz hin knickt die Fassade mehrfach ab und lässt den Stadtboden dem Gebäude entlang reinfliessen. Die Adresse des Boarding Houses befindet sich in der elegant ausformulierten Passage. Zur Station hin beleben öffentliche Nutzungen den Stadtboden. In den OGs sind ca. 200 Long- und Shortstay-Zimmer untergebracht. Die Fassade ist klassisch dreigeteilt; überhoher Sockel, zweigeteilter Schaft und Attika gliedern das grosse Volumen und binden es in die Umgebung ein. Die vorgefabr. Betonelemente, in Farbe und Textur verschieden, unterstützen die feinteilige Gliederung.

Wohnmäander: Der westliche Abschluss wird analog zum Boarding House turmähnlich überhöht und gleichzeitig in der Tiefe verjüngt. Die

Wohnungen in den Obergeschossen sind über die platzseitig angeordneten Treppenhäuser erschlossen. Die Erdgeschosswohnungen sind eigentliche Reihenhaustypologien; Maisonettewohnungen, mit eigenem Eingang, über eine vorgelagerte gedeckte Terrasse erschlossen, im Hochparterre mit Wohnen und Essen, im 1.0G die Schlafräume. Alle Wohnungen sind durchgesteckte Typologien und profitieren so von der differenzierten Fassadenausformulierung; Bandfenster zur Bahn (gegen Norden), durchgehende vorgelagerte Verandaschicht zum grünen Freiraum (gegen Süden). Die Brüstungsbänder werden - wie in den eleganten Mailänder Condominios - mit dunkel glasierten Keramikplatten verkleidet.