

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 27 (2014)
Heft: [15]: Zurlinden baut

Artikel: Projekt 1 : Sihlbogen
Autor: Herzog, Andres
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-583574>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



«Es gilt, Anreize zu schaffen»

«Rund jeder zweite Haushalt in Zürich nutzt keinen Parkplatz. Autoarmes Wohnen ist in den Städten mittlerweile zum Mainstream geworden, nicht nur in der Schweiz. Das hat seine Gründe: In der Stadt sind die Wege kürzer, das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist breiter, ein Auto im Alltag für viele nicht nötig. Doch autoarmes Leben und Bauen ist nicht nur bequem, es ist unser Weg in die Zukunft. Wer umweltschonend baut, muss die Mobilität mitdenken. Ich bin darum überzeugt, dass der Anteil der autolosen Haushalte noch steigen wird.

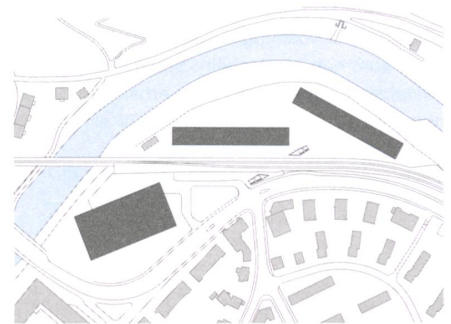
Die Stadt Zürich hat mit dem Bekenntnis zur 2000-Watt-Gesellschaft einen klaren Auftrag. Das grösste Potenzial liegt beim Bauen. Wir achten darauf, dass Gebäude nicht nur beim Betrieb sparsam sind, sondern bereits mit möglichst wenig grauer Energie erstellt werden. Man baut mit recyceltem Beton oder mit Holz und entwickelt sich in Richtung Nullenergie, wie zum Beispiel bei der städtischen Siedlung Kronenwiese. Bei dieser autoarmen Siedlung, die sich jetzt im Bau befindet, erreichen wir erstmals den Minergie-A-Eco-Standard. Das ist schweizweit eine Premiere für einen Wohnbau dieser Grösse. Gute Resultate erzielen wir auch, wenn wir Land im Baurecht abgeben und Architekturwettbewerbe durchführen.

Baut man keine Tiefgarage, bringt das massive Einsparungen. Autofreies Wohnen ist also auch ein Kostenfaktor. Viele Genossenschaften verzichten auf Parkplätze, um die Mietzinse tief zu halten. Auch städtebaulich bietet autofreies Wohnen Vorteile. Wir müssen allerdings darauf achten, dass der öffentliche Raum nicht mit Autos verstellt wird, wenn die Bewohner trotzdem einen Wagen besitzen. Hier kann man auch kreative Lösungen finden, zum Beispiel in benachbarten Parkhäusern, die nicht ausgelastet sind, freie Plätze zu mieten.

Auch die Siedlung Sihlbogen ist ein Vorzeigeprojekt mit Signalwirkung. Sie ist umfassend geplant, von der grauen Energie über den Wohnungsmix bis zur Mobilität. Dieser ganzheitliche Ansatz ist wegweisend. Die Genossenschaft zeigte Mut, an diesem Ort ein solches Konzept zu wagen. Sie beweist: Auch ausserhalb des Stadtzentrums ist autofreies Wohnen möglich.

Wir sind auf gutem Weg, die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft bis 2050 zu erreichen. Die Privaten müssen allerdings mitziehen. Autoarmes und generell nachhaltiges Bauen wird auch für Immobilienentwickler wichtig, das zeigen Projekte wie Greencity. Nachhaltigkeit ist ein Verkaufsargument. «2000 Watt» wird zum Standard werden; wer hier abseitssteht, hat in 15 Jahren ein Problem.

Eine Herausforderung ist es, die Bevölkerung zu motivieren. Damit steht und fällt das Konzept des autoarmen Wohnens. Ich bin aber zuversichtlich. Zentral ist, solche Konzepte nicht nur festzulegen und notfalls zu kontrollieren, sondern auch gezielt zu fördern. Ein gutes Beispiel ist der Sihlbogen: Die Genossenschaft verteilt ihren Mieterinnen und Mietern ein Zonenabo für den öffentlichen Verkehr. Ein kluger Zug; es gilt, Anreize zu schaffen, und nicht, Verbote aufzustellen.» Aufgezeichnet: Andres Herzog



Projekt 1: Sihlbogen

Flussniederungen wie der Sihlraum wandeln sich. Früher wollte niemand dort wohnen; die Industrie siedelte sich an, denn sie brauchte Wasser. Heute werden ihre Areale umgenutzt, und das Leben am Wasser steht für hohe Lebensqualität. Nicht der Leimbacher Dorfkern ist das Vorbild für den Massstab der neuen Siedlung Sihlbogen, sondern die ehemaligen Industrieareale entlang der Sihl. Drei grosse Bauten markieren zusammen mit dem Bahnhof ein neues Zentrum. Die Linie der Sihltalbahn läuft hindurch, die Strasse von Zürich auf sie zu – die Überbauung Sihlbogen ist nun das Tor zu Leimbach.

Zuerst erblickt man einen breiten, sechsgeschossigen Solitär. Auf dem Platz, auf dem das Gebäude steht, können auch Märkte und kulturelle Ereignisse stattfinden. Büros, ein Supermarkt, die Post und ein Gesundheitszentrum sorgen für eine rege Nutzung des Hauses. Die achtzig Alterswohnungen darüber werden über einen zentralen Innenhof erschlossen und zusätzlich belichtet. Hinter diesem Hofgebäude folgen zwei Scheiben dem Fluss, sie sind hundert Meter lang und sieben Geschosse hoch. Ihre Vorderseiten richten sich zu S-Bahn und Strasse; den 130 Familienwohnungen in den Obergeschossen und 10 Wohnateliers im Erdgeschoss geben tiefe, mit Holz ausgekleidete Loggien die nötige Distanz und Ruhe. An den Rückseiten blicken die Wohnungen mit raumhohen Fenstern auf die Sihl und den Waldhang gegenüber. Die Ufervegetation →

André Odermatt
ist seit 2010 Stadtrat
und Vorsteher des
Hochbaudepartements
der Stadt Zürich.
Er ist Mitglied der SP.

→ scheint dort direkt an die Fassade zu stossen, die aus grossen Keramikplatten besteht und jede der drei Bauten in einen anderen Braunton hüllt.

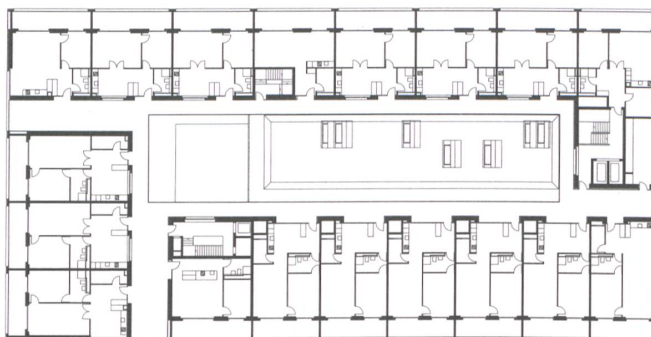
Nach der Badenerstrasse ist es das zweite grosse Pilotprojekt der 2000-Watt-Gesellschaft in Zürich. Seinen innerstädtischen Vorgänger übertrifft es noch in der Grösse. Viele Bausysteme und Produkte entwickelten die BGZ-Unternehmen beim Sihlbogen weiter. Bei seiner zentrumsfernen Lage spielt das Mobilitätskonzept eine wichtige Rolle. Statt dem sonst vorgeschriebenen Autoparkplatz pro Wohnung musste nur einer pro vier Wohnungen nachgewiesen werden. Dazu kommen ein Mobility-Standort und viele Veloabstellplätze. Ausserdem erhält jede Wohnung von der Genossenschaft ein ÖV-Jahresabo.

Wohn- und Gewerbeüberbauung Sihlbogen, 2013 / 15

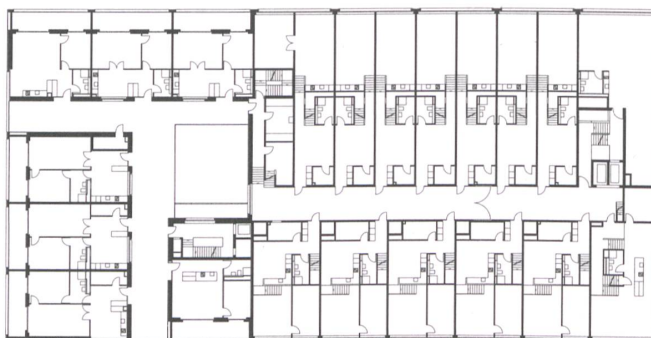
Leimbachstrasse 21+23, 31-39, 41-49, Zürich
 Bauherrschaft: Baugenossenschaft Zurlinden
 Architektur: Dachtler Partner, Zürich
 Auftragsart: zweistufiger Studienauftrag, 2005 / 06
 Baumanagement: Caretta + Weidmann, Zürich
 Bauingenieur: Henauer Gugler, Zürich
 Holzbauingenieur: SJB Kempter Fitze, Herisau
 Landschaftsarchitektur: Raymond Vogel, Zürich
 Nachhaltigkeit: Architekturbüro Preisig Pfäffli, Zürich
 Künstlerische Farbgestaltung:
 Harald F. Müller, Öhningen (D)
 Kunst und Bau: Rita Ernst, Zürich (Unterführung),
 Stephan Schmidlin, Cham (Plastik)
 Gesamtkosten (BKP 1-9): Fr. 47,8 Mio. (Scheibenhäuser),
 Fr. 66,3 Mio. (Hofhaus)
 Baukosten (BKP 2 / m³): Fr. 685.-
 Energiekennzahl: 17,8 kWh / m² (Sihlbogen B)



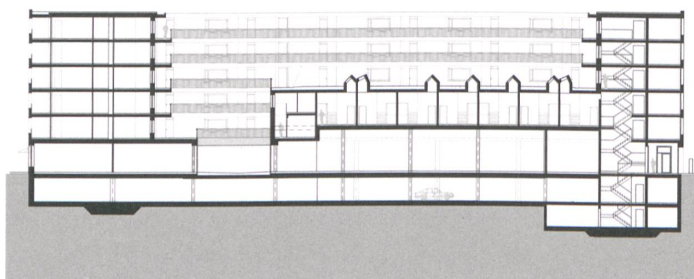
Alle Wohnungen der Scheibenhäuser blicken in den Landschaftsraum der Sihl.



3.-5. Obergeschoss



2. Obergeschoss



Längsschnitt Hofhaus.



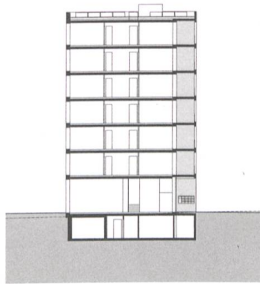
Grosse Keramikplatten hüllen jedes der drei Gebäude in einen anderen Braunton.



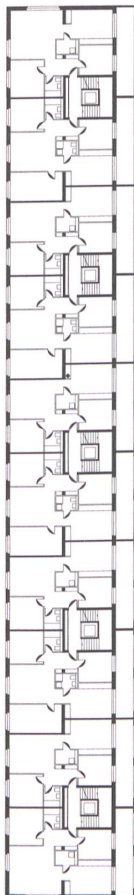
Die Bahnlinie führt zwischen den Scheibenhäusern und dem Hofhaus hindurch ...



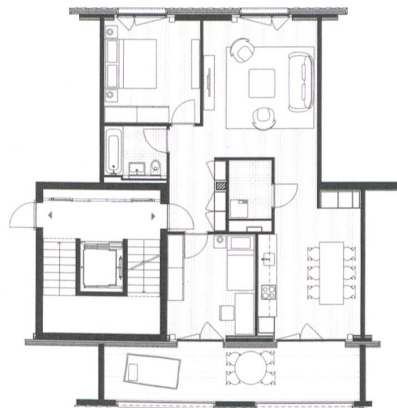
... und begrenzt den Vorplatz der Siedlung.



Querschnitt



Regelgeschoss Scheibnhaus.



Die Wohnungen in den Obergeschossen der Scheibenhäuser sind identisch.

