

ETH Diplom 2013

#01

2. Mai 2013

BEGLEITFACH SOZIOLOGIE

Dozentur Soziologie, Prof. Dr. Christian Schmid, Assistenz: Verena Poloni Esquivié

**INNOVATIONSPARK DÜBENDORF –
EVOLUTION DURCH ARCHITEKTUR**

ETH Zürich, Departement Architektur, Prof. Dr. M. Angélil, Thema A

EINE ARBEIT VON PATRICE GRUNER

INHALT

01 Einleitung

02 Einführung

03 Schweiz

04 Zürich

05 Glattal

06 Dübendorf

07 Zahlen und Fakten

08 Situationen

09 Aussagen

10 Entwurf



Luftaufnahme Dübendorf mit dem Greifensee.



Luftaufnahme Dübendorf mit dem Greifensee.

01 EINLEITUNG

Die Ausgangslage

Dübendorf steht im Mittelpunkt einer grossen Debatte.

Ein Areal von 2.5 km² wird in Zürich freigegeben für zukünftige Visionen.

Der Flugplatz bei Dübendorf im Kanton Zürich wird ab dem Jahr 2014 nicht mehr militärisch genutzt. Das VBS (VBS, Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport) gibt den Flugbetrieb auf. Geht es nach dem Bund, soll das Areal weiterhin als Flugplatz genutzt werden. Der Bundesrat halte vorerst an einer fliegerischen Nutzung fest (Stand vom 01. März 2013), der die Geschäftsfliegerei, die Leichtaviatik und die Werkfliegerei erlaubt, nicht aber Linien- oder Charterflüge. Das Problem: Die zivil-aviatische Nutzung ist nicht rentabel. Zudem müsste der Bund ein privates Unternehmen finden, das den Flugplatz betreibt. Der Kanton Zürich kritisiert das Vorhaben. Er hat schon lange den Plan, auf dem Gelände einen Innovationspark anzusiedeln. Bereits wurden Lösungsvorschläge erar-

Unsere Aufgabe sieht den Entwurf ausgereifter Konzepte für die zukünftige Entwicklung des Gebietes vor, welche keine aviatische Nutzung mehr zulässt und den Kanton mit der Idee eines Innovationparks unterstützen. Die Nutzung soll der ganzen Bevölkerung zu Gute kommen.

Wie also lässt sich ein neues Konzept für den Flugplatz formulieren? Eine Antwort auf diese Frage ermögliche ich in meiner Diplomarbeit der ETH.

Diese beinhaltet ein Konzept für einen städtebaulichen Entwurf des ganzen Flugareals. Der Schwerpunkt der nachfolgenden Seiten liegt auf den soziologischen und architektonischen Gesichtspunkten, die in Zusammenarbeit mit dem Entwurfsstudio, dem Lehrstuhl für Kunst und Architektur sowie der Dozentur Soziologie an der ETH Zürich entworfen wurden.

02 EINFÜHRUNG

Meine Haltung: Schutz der Landschaft durch Förderung der Stadt

Meine Grundhaltung formt meinen Entwurf. Diese ist eindeutig, sie lässt deshalb in der Anfangskonzeptuierung keine Abweichung und Kompromisse zu.

Im Allgemeinen geht es um die Forderung einer übergeordneten Raumplanung der Schweiz, welche die weitere Zersiedlung des Landes aufhält. Wir haben keine unberührte Landschaft mehr und ebenso wenig richtige Städte. Denn 70% der Bevölkerung lebt heute in der Agglomeration.

Die Landschaft ist eine der wertvollsten Ressourcen. Sie ist eine unserer Lebensgrundlagen. Bis vor 20 Jahren wurde diese Ressource nicht wahrgenommen. Die Zerstörung erfolgte durch die planlose Bebauung und damit der Zersiedelung des Landes. Erst durch Initiativen, wie die Landschaftschutzzinitiative oder Stadt/Land-Initiative wurde das Bewusstsein der Menschen geweckt. Denn verantwortlich sind wir.

Der Grund für die Zersiedelung liegt in der Bevölkerungszunahme. Die Mietpreise drängen die Agglomeration immer weiter in die Landschaft. Hinzu kommt, dass seit den 1960er Jahren bei Vielen von uns der Traum nach einem Eigenheim im

Grünen aufgekommen ist, der immer noch in vielen Köpfen schwebt. Dieser Traum ist aber eher zum Albtraum geworden.

Wir breiten uns immer weiter in die Landschaft aus und verbrauchen damit unsere Reserven. Der Grün- und damit Erholungsraum geht verloren, Ressourcen werden verschwendet und die Distanzen zueinander werden grösser. Die bisherige Zersiedelung ist deshalb nicht nachhaltig eine gute professionelle Lösung.

Um unsere Ressourcen zu schützen und unseren Lebensstandard aufrecht zu erhalten gibt es nur eine Lösung: die Förderung der Stadt. Nur so können wir Landschaft schützen. Durch die Verdichtungen der Städte können wir die Landschaft erhalten und den Landverschleiss entlasten. Dafür müssen Einige von uns aber unsere Grundhaltung verändern. Wir müssen die Stadt ebenso lieben wie die Landschaft.

Mein Vorschlag kann im Grundkonzept für Dübendorf (ein Stadtteil von Zürich) nur Stadt sein.

Die Zersiedelung entsteht beispielsweise durch Nebeneffekte politischen Handelns. Die wesentlichen Politik bedingten Treiber der Zersiedelung sind:

Die subventionierte Mobilität, der Steuerwettbewerb der Kantone und die Planungsautonomie der Gemeinden.



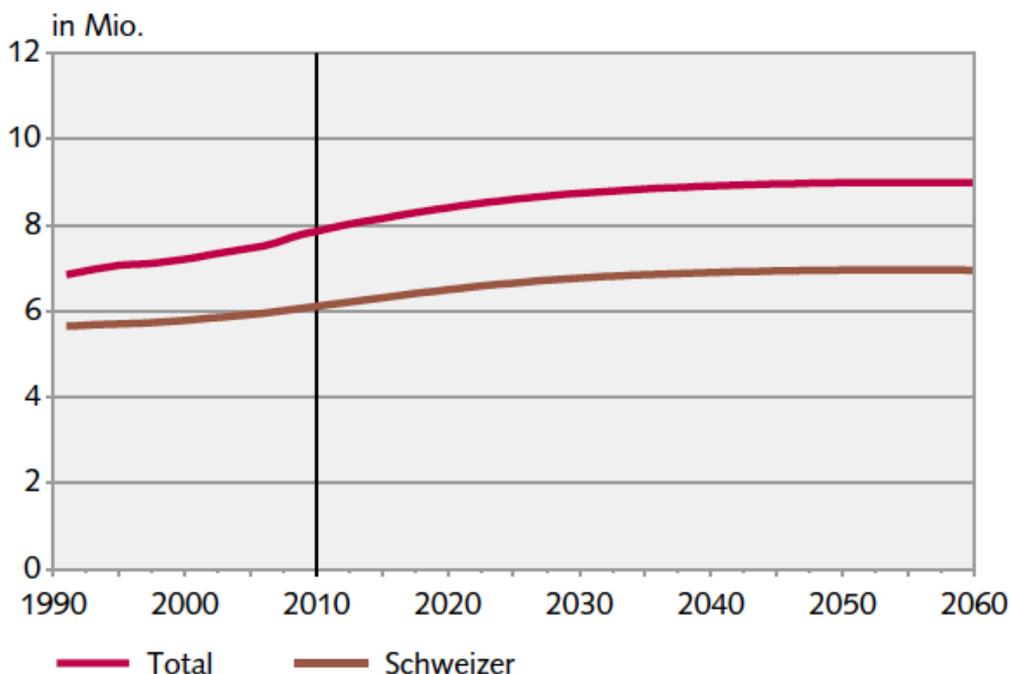
02 EINFÜHRUNG

Die demographische Entwicklung der Schweiz, des Kantons Zürich und des Glatttals

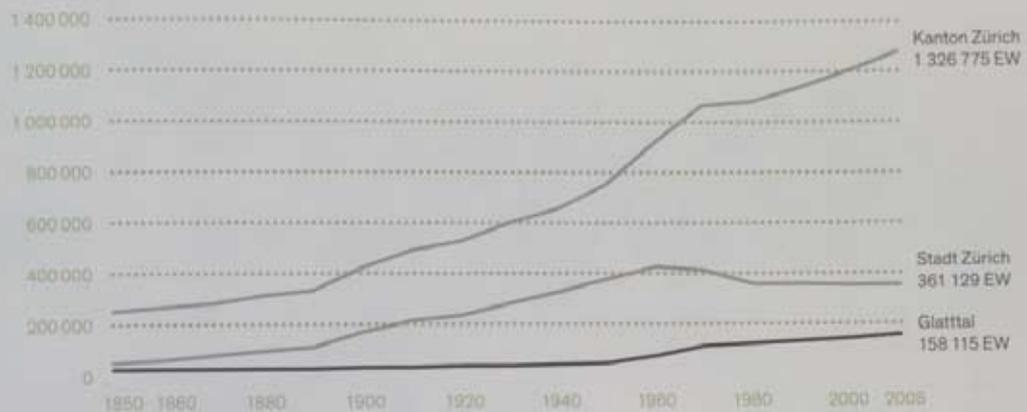
Ein Grund für die fortlaufende Zersiedlung des Landes war und ist die stetige Zunahme der Bevölkerung. Zum Einen ist dies das natürliche Wachstum der Schweizer Bevölkerung, die vor allem auch sehr stark durch die Zuwanderung aus anderen Staaten begünstigt wird. Das Bundesamt für Statistik hat für die nächsten 50 Jahre drei Szenarien ausgearbeitet. Das mittlere Szenario (untere Graphik) rechnet für das Jahr 2060 mit 8.98 Millionen Einwohner (eine Zunahme von 14% oder 1.13 Millionen Menschen). Beim heutigen durch-

schnittlichen Nutzungsverbrauch von 45m² pro Person sind das 50,8 Millionen m² zusätzliche Wohnflächen, die benötigt werden.

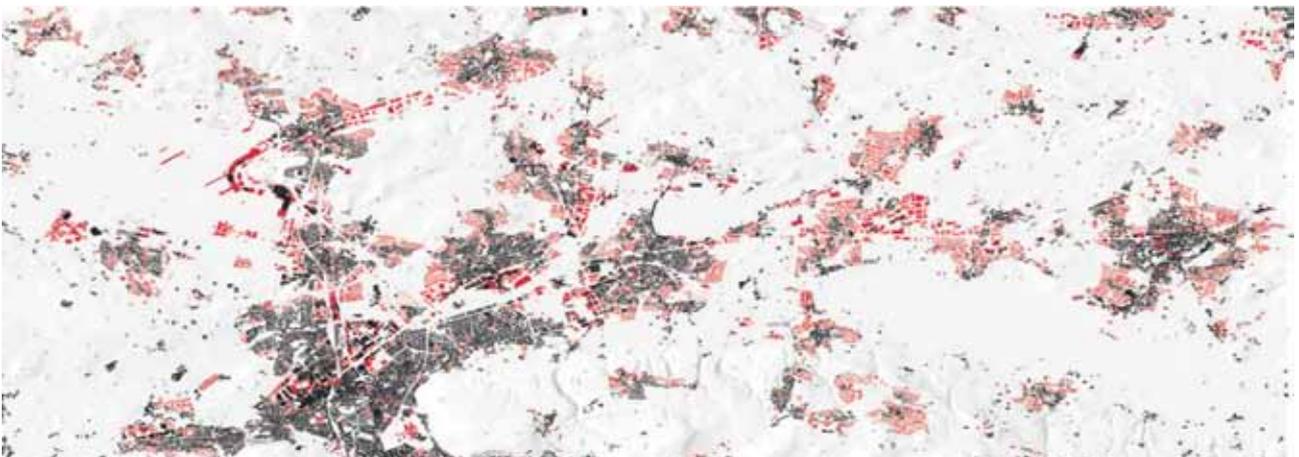
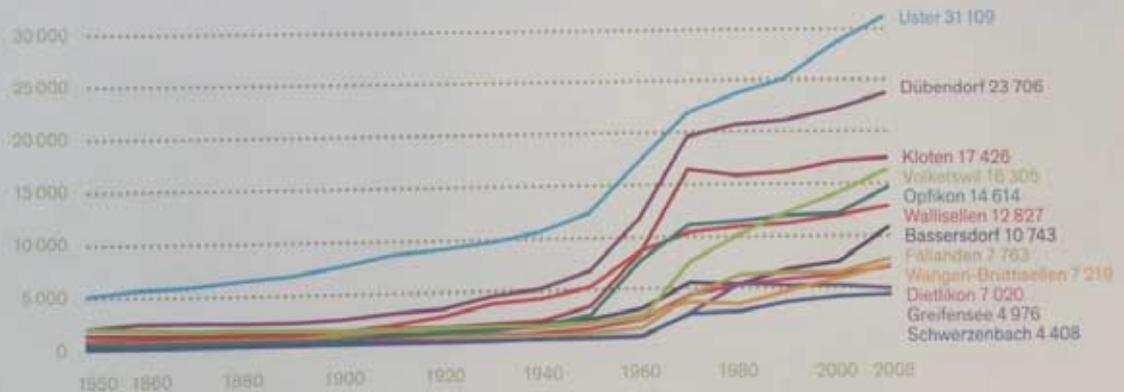
Da die Landschaft erhalten bleiben soll, kann diese Fläche nur in den Städten hinzugefügt werden. Eine der wenigen in Frage kommenden Flächen der Stadt Zürich ist somit der Flughafen Dübendorf. Die Schweiz kann es sich nicht leisten, diese Fläche ungenutzt zu lassen. Das Areal muss mit einer guten Planung sinnvoll bespielt und bebaut werden.



Bevölkerungsentwicklung im Kanton Zürich – Glatttal – Stadt Zürich, 1850 – 2008.



Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden des Glatttals, 1850 – 2008.



03 SCHWEIZ

Die Schweiz im Überblick und die Rolle der Region Zürich

Die Schweiz ist in drei topographische Zonen Alpen, Jura und das Mittelland unterteilt. Das Mittelland ist der Katalysator der Schweiz und ist mit den Städten Basel, Bern und Zürich wirtschaftlicher Träger des Landes. Das Mittelland ist ein dichtes städtisches Netz mit grösseren sowie kleineren Zentren und das Ergebnis eines föderalistischen Systems. Durch die Industrialisierung hat sich die infrastrukturelle Vernetzung durch das Mittelland ausgebreitet.

Die Metropolitanregion Zürich ist die grösste des Landes und zählt über eine Million Einwohner. Die Stadt Zürich ist mit dem Flughafen, dem Hauptbahnhof und dem zusammengeführten Autobahnnetz zentraler Knotenpunkt der Schweiz. Sie hat sich von einer Industriestadt zu einer international orientierten Finanzdienstleistungsmetropole entwickelt.

Sie hat eine nationale wie auch eine wichtige internationale Ausstrahlung und ist Anziehungspunkt vieler Menschen. Deshalb entwickelt sich die Stadt immer weiter.



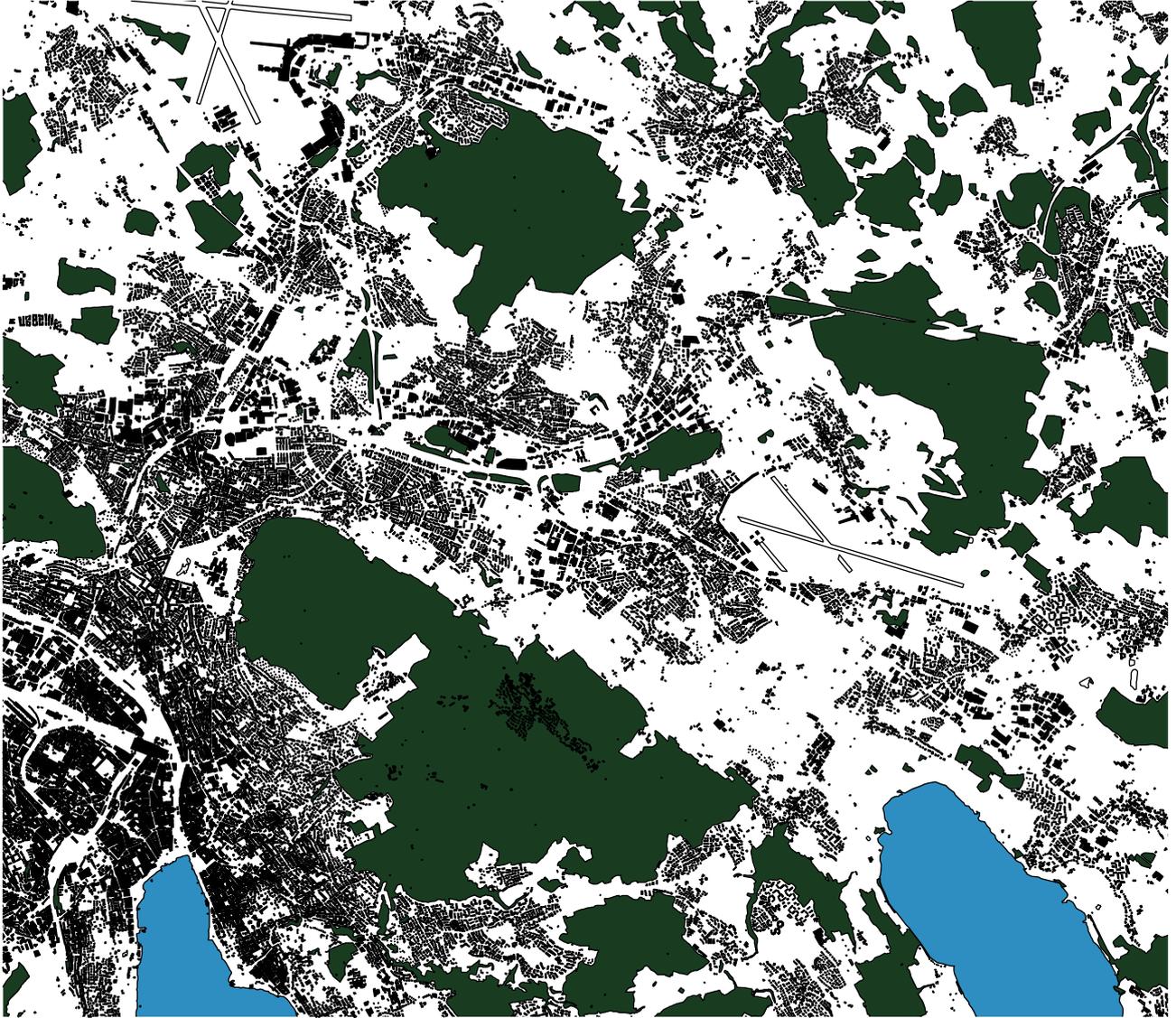
04 ZÜRICH

A) Die Stadt Zürich und ihre Grünräume

Zürich besteht aus zwei Haupttälern, dem Limmattal und dem Glatttal, welche durch Gletscher geformt wurden. Diese bilden die Grundlage für das Wachstum der Stadtregion. Der Zürichsee mit der Limmat sowie der Greifensee sind neben den Hügellandschaften um die Stadtbebauung das Naherholungsgebiet Zürichs. Die Wälder waren früher zur Beheizung der Häuser im Winter lebensnotwendig und sind heute als Erholungsgebiet von zentraler Bedeutung.

Diese Grünräume gilt es zu erhalten. Um die Zersiedelung des Landes und die damit verbundenen Ressourcen zu schonen, braucht es eine übergeordnete Planung. Sie wird in den Richt- und Sachplänen festgehalten. Die Reserven werden knapp und der Boden ist auch in der Agglomeration eine teure Ressource geworden. Deshalb muss die Stadt verdichtet werden um die Menschen in Zukunft aufzunehmen. So soll auch der Flugplatz Dübendorf freigegeben und bebaut werden. Die Grünräume rundherum sollen aber erhalten bleiben,

wie beispielsweise der Hardwald, Wangenerwald oder der Adlisberg. Zudem soll das Sumpfgebiet vom Dübendorfer Flugplatz bis zum Greifensee aufrecht erhalten bleiben. Mein Entwurf sieht zudem eine Verbindung des Wangener Waldes mit südlich gelegenen Waldstücken (beim Flugplatz) durch weitere Baumbepflanzungen vor.



04 ZÜRICH

B) Die Entwicklung der Stadt Zürich.

Das 17. Jahrhundert veränderte den baulichen Zustand Zürichs. Die Stadtbefestigung (begonnen 1642) dominierte das Stadtbild bis in die 1830er Jahre. Der Aufstieg Zürichs zum wirtschaftlichen Zentrum der Schweiz begann mit der Textilindustrie im 18. und 19. Jahrhundert. Diese legte sich an den Gewässern nieder, wie am Zürichseeufer (Seidenindustrie) oder Zürich Nord (z.B. Wallisellen). Die politische und wirtschaftliche Führung übernahmen die Liberalen, insbesondere Alfred Escher. Sie begünstigten den Ausbau von Handel, Wirtschaft und Verkehr, welcher zu Wohlstand führte. 1846 wurden zahlreiche Banken und Versicherungen gegründet (u.a. die Credit Suisse).

Nach dem 2. Weltkrieg wurden die Finanzmärkte in Zürich teilweise organisiert und kontrolliert. So entwickelte sich die Stadt zu einem Finanzzentrum mit überdurchschnittlichem Wohlstand. Der Traum nach dem Eigenheim wurde politisch unterstützt und so wuchs die Stadt immer weiter.

Die meisten kleineren Zentren um Zürich sind mit der Stadt zusammengewachsen. Parallel zur "Limmatstadt" hat sich die "Glatttalstadt" entwickelt. Durch den Flughafen haben sich hier viele internationale Unternehmen angesiedelt, die entscheidend zum Wachstum beitrugen. Dazu finden sich an zentraler Lage in der Zürcher Innenstadt eher die nationalen Unternehmen.

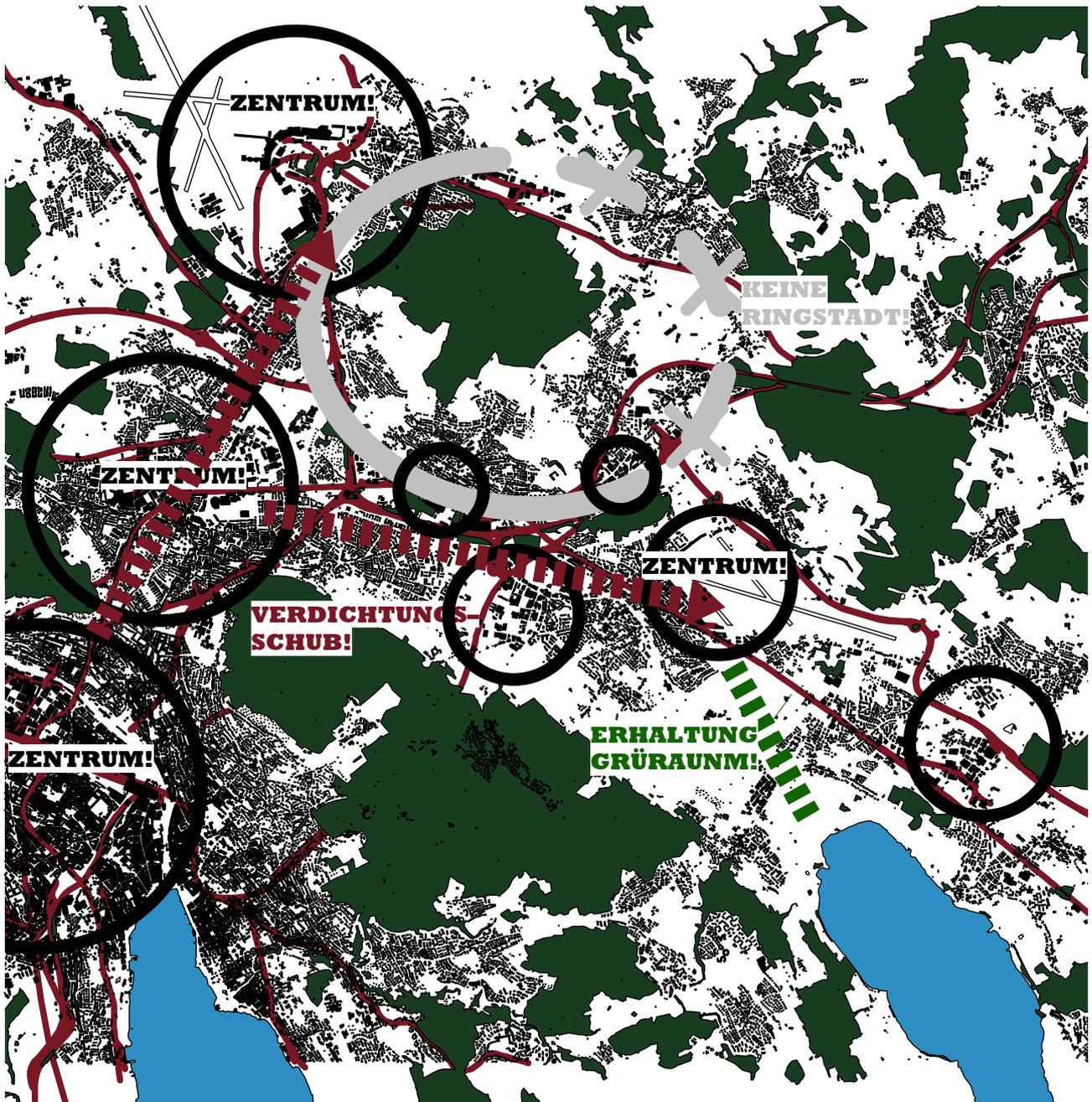
04 ZÜRICH

C) Eine Analyse der Entwicklung der Stadt Zürich

Zürich hat sich in den letzten drei Jahrzehnten besonders Richtung Norden entwickelt. Die Bebauungen bilden sich entlang der Infrastrukturen (Eisenbahn- und Autobahnnetz). Dabei gibt es zwei Hauptschübe der Verdichtung. Zum Einen von Oerlikon nach Norden zum Zürich Flughafen, zum Anderen von Oerlikon Richtung Dübendorf. Die Zentren spielen dabei eine wichtige Rolle. Sie sind die Katalysatoren der Stadtentwicklung. Neben der Altstadt Zürich mit den umliegenden Quartieren und verschiedensten Zentralitäten sind in Zürich Nord weitere Zentren entstanden. Besonders Oerlikon hat in den letzten Jahren an Zentralität gewonnen. Der Flughafen Kloten bildet ebenfalls ein wichtiges Zentrum, welches global angeschlossen ist. Dieses liegt in einer Art komprimierter Zeit/Raum-Dimension. Zudem wird es mit dem Circle Projekt von Yamamoto & Shop weiter ausgebaut und an Attraktivität gewinnen. Neben einer riesigen Hotelanlage des Hyatts entsteht hier ein kommerzielles Zentrum.

Wallisellen bildet ebenfalls ein eigenes Zentrum. Diese Gemeinde im Bezirk Bülach ist mit über 12'000 Menschen statistisch gesehen eine Stadt. Ihren Ursprung findet sie schon 400 nach Christus. Die Geschichte lässt sich noch ablesen. Zudem befindet sich das grösste Einkaufszentrum (Glatt) der Schweiz dort. Auch der Hardwald bildet eine zentrumsnahe Erholungszone.

Das Quartier Hochbord, seit 1931 als Industriezone ausgeschieden, soll sich zu einem durchmischten, urbanen Quartier mit einem vielfältigen Nutzungsmix wandeln. Dank seiner hervorragenden Erschliessung ist es ein Ausgangspunkt für die weitere Bebauung der Stadt Zürich Richtung Osten. In der Gemeinde Dübendorf finden sich nebst dem Hochbord noch weitere Zentren, wie der Bahnhof oder die Stadtverwaltung. Der Innovationspark wird aber das eigentliche Zentrum bilden und dem Ort ein Gesicht verleihen. Eine anfangs prognostizierte Ringstadt um den Hardwald wird sich aufgrund der Zentralitäten nicht ergeben können.



Die Karte zeigt eine Analyse und gleichzeitig eine zukünftige Entwicklung von Zürich Nord. Die roten Pfeile signalisieren die Ver-

dichtungsschübe, die sich entlang der Zentralitäten und Infrastrukturen bilden. Die Ringstadt um den Hardwald hat sich nicht bestätigt.

05 Glatttal

Die Entwicklung des Glatttals, ihre Erschliessung und die zukünftige Situation

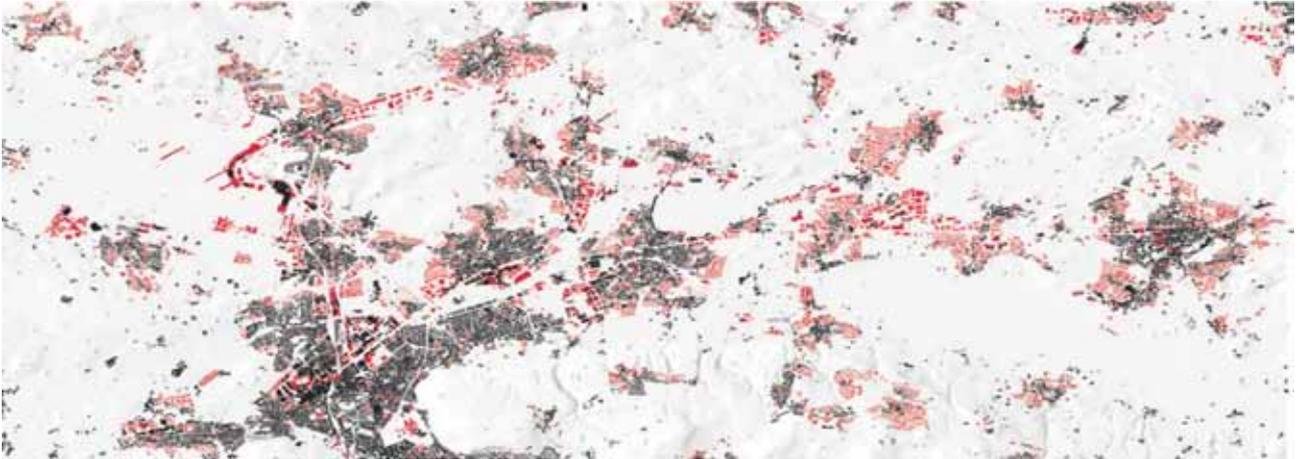
Die “Glatttalstadt“ hat sich um den Flughafen entwickelt und erstreckt sich heute bis zum Greifensee. Für viele international tätige Unternehmen, insbesondere Banken und IT-Industrien, ist die Nähe zum Flughafen attraktiv.

Die kleinen Zentren der Gemeinden (früher teilweise kleine Weiler) sind durch die Verlegung der Infrastrukturen zusammengewachsen. Jedoch sind diese Zentren so verstreut, dass man weitgehend auf das Auto angewiesen ist. Zudem haben die Gemeinden die Industrie, Gewerbe und Infrastrukturen an ihre Grenzen geschoben um ihre Kerne zu erhalten. Jedoch fehlt es ihnen an kulturellen Einrichtungen und Identitäten. Die Agglomeration ist geprägt von Strassen-Netzen, Shoppingcentern, Tankstellen und Fast-Food Läden. In Zukunft sollte Gemeinde übergreifend geplant werden, um Identifikationsorte zu schaffen und die Kultur zu fördern.

Das Glatttal ist gut erschlossen. Ein dichtes Strassennetz und das öffentliche Verkehrsnetz werden

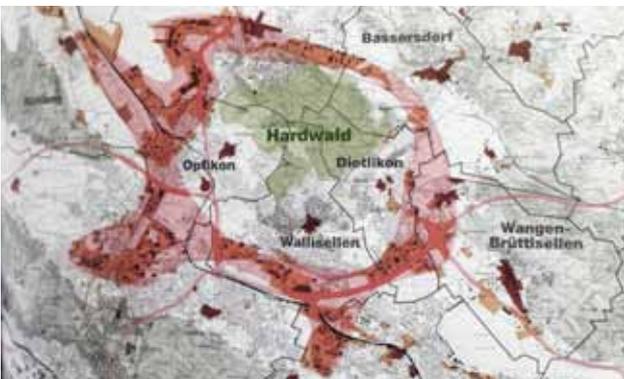
ausgebaut. Die S-Bahn verbindet die Gemeinden. Hinzu kommt die Glattalbahn, für welche die VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) verantwortlich ist. Sie ist zudem für den Nahverkehr Glattal, Furttal und im Raum Effretikon/Volketswil zuständig.

Mit der Glattalbahn Plus soll zukünftig der ganze Raum um den Hardwald besser erschlossen werden. Jedoch findet dort nicht die Hauptentwicklung statt, wie noch vor einigen Jahren angenommen. Auf der Analysekarte der Stadtentwicklung von den 70er Jahren bis 2010er sieht man die längliche Ausdehnung in horizontaler Richtung. Durch den Innovationspark in Dübendorf wird diese Ausrichtung mit Rückverdichtung gefördert. Der Innovationspark bildet das letzte grosse Zentrum in Zürich Nord auf der östlichen Achse. Diese gewinnt an Identität, strahlt eine positive Entwicklung aus und stärkt die ganze Region.

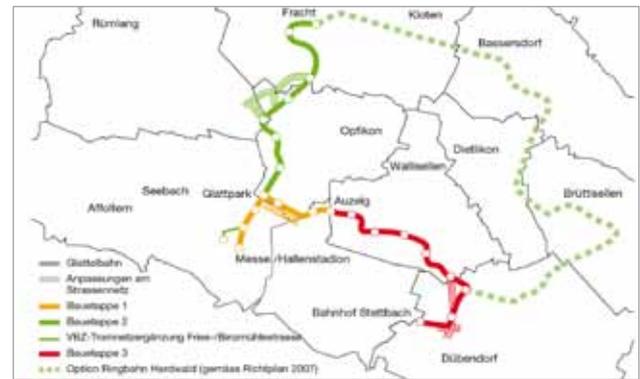


Die Karte zeigt die städtische Entwicklung im Glattal von 1970 (schwarz) bis 2010 (rot), welche

sich an der Verkehrs-Infrastruktur gebildet hat. Sie hat sich horizontal Richtung Greifensee entwickelt.



Die zukunftsweisende Karte von Studio Basel mit der vorgesehene Ringsstadt um den Harwald ist nicht in der Form eingetroffen. Das Städtensetz hat sich horizontal und vertikal zum Harwald entwickelt. Die VBG plant eine ringförmige Glattalbahn. Ein ringförmiger



Ausbau der Linienführung scheint jedoch, mit Bezug zu aktuellen Entwicklungen, nicht sehr sinnvoll, da eine solche Linienführung an den entstehenden Zentralitäten vorbeiführen würde. Die Endstation wird zukünftig in Dübendorf liegen und dieses perfekt mit dem restlichen Zürich Nord verbinden.

06 Dübendorf

Die Entwicklung Dübendorfs, ihre Erschliessung, die Zentralitäten und die zukünftige Position.

Die Gemeinde Dübendorf wurde mit dem Wachstum der Metropolitanregion Zürich zu einer städtischen Siedlung und nennt sich heute Stadt. Die Gemeinde umfasst die Ortsteile Dübendorf, Gfenn, Hermikon und Stettbach im oberen Glattal sowie Gockhausen, Geeren und Dübelsstein am Nordhang des Adlisberges.

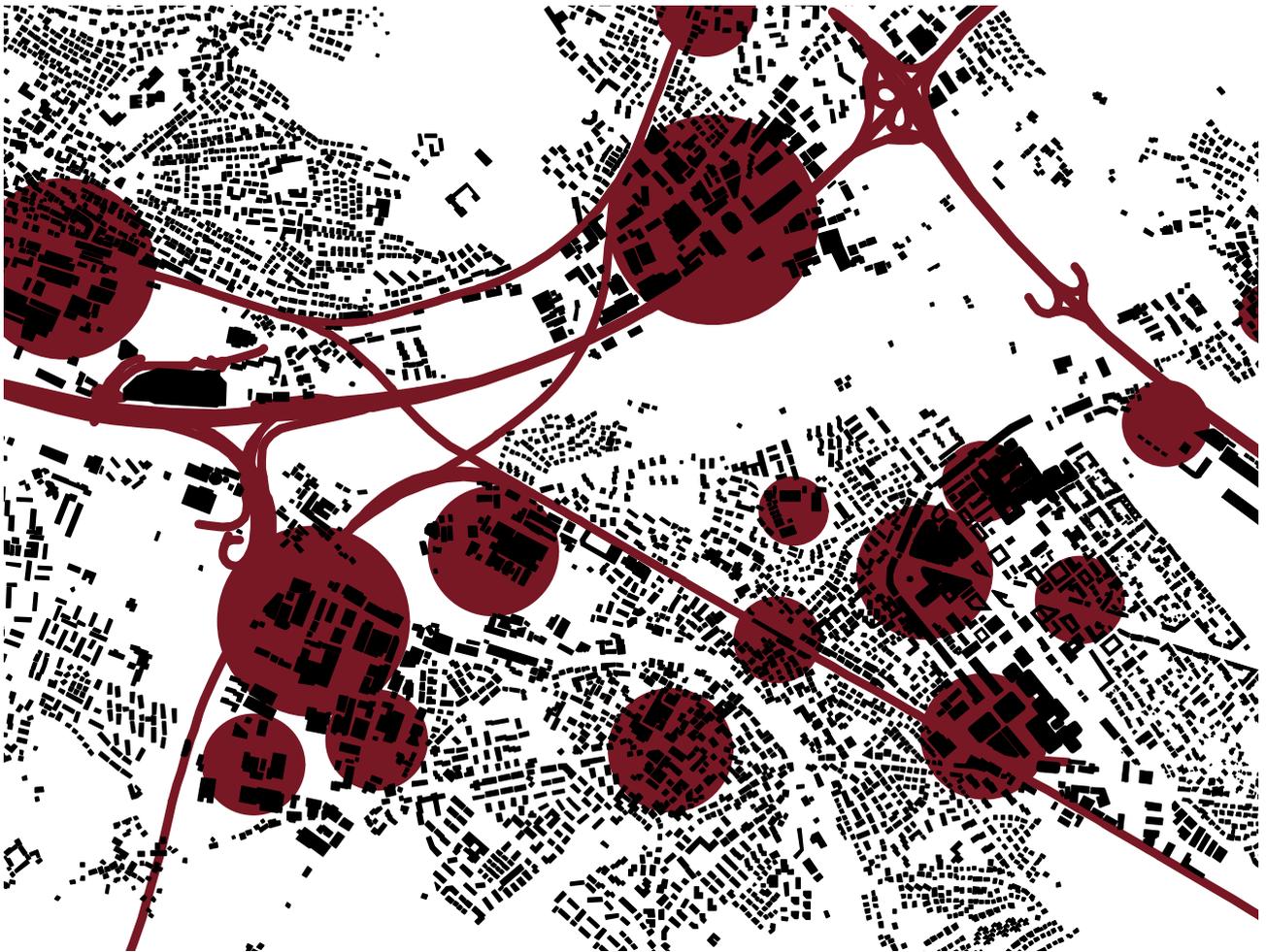
Dübendorf hat eine lange Geschichte. Bis ins 17. und 18. Jahrhundert war es ein armes Bauerndorf. Die Bevölkerung litt vor allem unter der französischen Besatzung. Durch die Trockenlegung der Sumpfgebiete und die industrielle Entwicklung erfuhr die Gemeinde eine Zunahme des Wohlstandes, welche zur Bildung einer Stadt führte. Zudem ermöglichte der Ausbau der Zugstrecke eine positive Entwicklung. Sie führt mitten durch Dübendorf nach Uster.

Die Glattalbahn wird in Zukunft in das Flughafengelände führen und das Gebiet mit den bereits bestehenden Buslinien sehr gut er

schliessen. Nördlich der Gemeinde befindet sich die Autobahn A53, die sich mit der A1 kreuzt und das Brüttisellerkreuz bildet, wo sich täglich Stau und starke Immissionen bilden.

Der Flugplatz Dübendorf ist seit 1910 in Betrieb und stellte den wichtigsten militärischen Flugplatz der Schweiz dar. Heute wird er jedoch nicht mehr als solcher benötigt. Die Identität, durch die alten Hangars und Pisten, ist im Entwurf zu bewahren. Sie sind historische Elemente.

Der Dübendorfer Flugplatz wird fast gesamthaft überbaut, lässt aber vorerst einen Teil Peripherie für zukünftige Entwicklungen offen. Durch die Interaktionsdichte des Innovationsparkes am Rande des Flugplatzes entsteht eine neue Zentralität. Diese verbindet sich mit dem Bahnhof (400m südlich) und dem Verwaltungszentrum. Diese unterscheiden sich stark in der Funktion. Der Bahnhof bleibt eine Drehscheibe der Pendler, wobei der Innovationspark das neue identitätsstiftende Zentrum mit umliegenden Quartieren wird.



Der Plan zeigt einen Ausschnitt von Dübendorf und den umliegenden Gemeinden. Mit roter Farbe unterlegt sind die Gebiete, die eine Zentralität aufweisen. Dabei unterscheiden sich diese von alten Industrie-, Verwaltungs-, alten Dorf- und Transitzentren.

Durch die Bebauung des Innovationparkes entstehen weitere Zentren. Im später gezeigten Entwurf wird klar, wo und warum sich einzelne Zentren bilden. Sie unterscheiden sich voneinander und werden aufgrund der Sozial- und Siedlungsstruktur herausgebildet.

06 Flughafenrand

Eine Grenzbegehung mit Analyse der Grenzsituation im Planungsgebiet

Der Bebauungsperimeter beinhaltet den Flughafen Dübendorf. Jedoch ist der Planungsperimeter weit grösser. Dieser umfasst die Gemeinden Dübendorf, Brüttisellen und Volketswil. Der Flughafen liegt in diesen drei Gemeinden, wobei die meiste Fläche in der Gemeinde Dübendorf liegt. In diesem Kapitel wird die Randzone um den Flughafen Dübendorf analysiert. Dafür wurde eine Grenzbegehung durchgeführt. Die soziologischen Gesichtspunkte standen dabei im Vordergrund. Die wichtigsten Erkenntnisse sind mit Fotos und kurzen Berichten dokumentiert. Gegliedert ist diese Dokumentation in sechs Abschnitte. Diese sechs Teilgebiete unterscheiden sich voneinander, besonders wegen der Lage und Funktionen. Das ganze Planungsgebiet habe ich mit dem Skateboard abgefahren.

Das nachfolgende Konzept beruht auf dieser genauen Analyse der Randzone. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen direkt in den Entwurf.

Die heutige Stadtplanung entsteht nicht mehr wie in der klassischen Moderne auf dem Reissbrett, sondern mittels eines fein gegliederten Bildes aus vielen Perspektiven. Nur so werden die besonderen Qualitäten erreicht, die den Mehrwert ausmachen.

06.1 Gebiet A

Eine Grenzbegehung mit Analyse der Grenzsituation im Planungsgebiet

Analyse:

Das Teilgebiet A liegt am nördlichen Rand der Gemeinde Dübendorf und wird durch die Autobahn A53 von der Gemeinde Brüttisellen getrennt. Diese werden aber mit einer kleinen Brücke verbunden.

Auf dem Flughafenareal befindet sich die Skyguide, für die nationale Flugüberwachung. Hier arbeiten tagsüber viele Menschen. Daneben befindet sich ein grösserer Parkplatz. Dem gegenüber liegt das Sportareal Dürrbach mit Fussball- und Basketballfelder. Markantes Gebäude ist auf der gleichen Strassenseite das inventarisierte ältere Gastgebäude.

Erkenntnisse:

Die Autobahn ist eine starke physische Trennung von Flughafenareal und der Gemeinde Brüttisellen. Die Orte lassen sich schwer verbinden. Auch mit Ausbau der Brücke wird hier nie eine räumliche Verbindung erreicht werden können. Das Skyguide-Gebäude ist ein grosser Katalysator. Dieser ist Ausgangspunkt für eine städtebauliche Entwicklung im nördlichen Planungsgebiet und zugleich ein weiterer Zugang zum Innovationspark. Das Sportareal muss erhalten und je nach dem sogar ausgebaut werden. Platz dafür würde es zudem auf der daneben gelegenen Wiese geben, die teilweise noch ungenutzt ist.



06.2 Gebiet B

Eine Grenzbegehung mit Analyse der Grenzsituation im Planungsgebiet

Analyse:

In diesem Quartier befinden sich sowohl Miet-, als auch Immobilien. Jedoch überwiegen die Eigentümerobjekte. Nebst alten Chalets, befinden sich Gebäude der letzten fünf Jahrzehnte in diesem Gebiet. Es wird aber auch viel Neues gebaut.

Hier leben vor allem Menschen mit einem durchschnittlichen Monatseinkommen. Besondere Identität stiftet der Chriesbach. Entlang dieses Baches entstanden zahlreiche Reihenhäuser. Er findet Anschluss an das Erholungsgebiet „Aegert Wald“. Der Bach fliesst zurzeit unterirdisch durch das Areal des Flughafens. Kern des Quartieres ist das militärische Ausbildungszentrum.

Erkenntnisse:

Das militärische Ausbildungszentrum ist eine abgeschottete Insel in diesem Quartier, da es umzäunt und bewacht wird. Der Nutzen ist der Realität fremd.

Das Gebiet ist gut erschlossen und bietet vielen Pendler Wohnraum. Diese nutzen die Wege zum Bahnhof hinter der Wangenstrasse nutzen, da sie in angenehmer ruhiger Umgebung liegen. Teilweise könnte hier noch verdichtet werden, jedoch müssten die geschichtsträchtigen Chalets erhalten bleiben. Der Chriessbach könnte durch das Flughafenareal Dübendorf wieder offen gelegt werden. Dadurch würde hier ein Mehrwert entstehen.



06.3 Gebiet C

Eine Grenzbegehung mit Analyse der Grenzsituation im Planungsgebiet

Analyse:

Die Wangenstrasse verbindet den Bahnhof Dübendorf mit dem Eingang des Flughafen-Areals (400m Distanz). An diesem befinden sich Friseure, Bars und Läden. Der Bäcker sticht dabei besonders ins Auge und ist nördlich des Bahnhofes der Einzige in Dübendorf. Das Quartier ist Schnittstelle von Bahnhof, Wohnquartier und Flughafenareal. In diesem befinden sich auch die Postfiliale und das Primar-Schulhaus mit Spielplatz.

Erkenntnisse:

Das Quartier ist sehr heterogen. Zum Einen finden viele Aktivitäten an der Wangenstrasse statt, zum Anderen liegen hier auch an ruhiger Lage Wohnquartiere, in welchem das Schulhaus und die Post kleine Zentren bilden. Jedoch sind diese teilweise veraltet und müssen saniert oder erneuert werden. Die Wangenstrasse muss neu geplant werden. Die Verkehrsflüsse funktionieren nicht effizient. Die ist Hauptachse zum Planungsgebiet und verbindet die Zentren Bahnhof und neues Areal miteinander. Angrenzend muss aufgewertet und verdichtet werden. Hier soll die Strasse verbeitert werden, um der Glattalbahn und dem Individualverkehr genügend Platz zu bieten.



06.4 Gebiet D

Eine Grenzbegehung mit Analyse der Grenzsituation im Planungsgebiet

Analyse:

Die Zone befindet sich an der Überlandstrasse und der angrenzenden Bahnlinie. Zum Einen befinden sich die Fliegermuseen Flab und Ju-Air auf dem Flughafenareal, zum Anderen Gewerbe und Wohnungen auf der andere Seite der Bahnlinie und Strasse. Verbunden werden diese Gebiete mit Unterführungen.

Im südlich gelegenen Teil liegen die Recycling Firmen und verschiedene Gerwerbebetriebe. Daneben die Einkaufszentren, wie Aldi und Lidle.

Erkenntnisse:

Das Muesumsquartier hat grosses Potential, ein städtebaulicher Katalysator für das Planungsgebiet zu werden. Da es ein öffentliches Areal ist, wird aber zu wenig preisgegeben. Hier fehlt ein Akzent. Das Gewerbe liegt dicht an die Wohnquartiere an. Die kleinen Einfamilienhäuschen sind dem Lärm ausgesetzt.

Trozdem wird um die Gewerbezone viel gebaut. Der öffentliche Verkehr wird ab hier schon nicht mehr gross genutzt, weil er nicht ideal liegt und die Distanzen zwischen den Haltestellen zu gross sind. Deshalb wird beispielsweise das Einkaufen mit dem Auto erledigt.



06.5 Gebiet E

Eine Grenzbegehung mit Analyse der Grenzsituation im Planungsgebiet

Analyse:

Das Gebiet erstreckt sich über eine weite Fläche. Die Feldwege werden von Fussgängern genutzt. Der Chriesbach liegt hier an der Oberfläche und fliesst nördlich unter dem Flughafen durch. Das Gebiet enthält immer noch einzelne Waldreste und Sumpfgebiete. Die Überlandstrasse führt entlang des Flughafens an den Einfamilienhäuschen vorbei zu den Gewerbevierteln. Hier befinden sich grössere und kleinere Unternehmen. Daneben liegen Supermärkte und Imbissbuden. Auf dem Flughafenareal befinden sich Bauernhöfe mit dazugehörigen Feldern.

Erkenntnisse:

Der Grünraum ist Naherholungsgebiet der Bewohner. Das Waldstück und Sumpfgebiet könnten besser erschlossen sein. Der Grünraum führt bis zum Greifensee und soll erhalten bleiben. Zudem wird es mit dem Wangenerwald im Norden über das Flugfeld verbunden. Weitere Bebauungen würden hier nur zur weiteren, unkontrollierbaren Zersiedlung führen.

Die Überlandstrasse trennt das Flughafenareal von diesem Gebiet, jedoch könnten hier einzelne Verbindungen hergestellt werden. Mit vielseitigen Aktivitäten in den Gewerbevierteln wird eine attraktive Mischnutzung erzielt.



06.6 Gebiet E

Eine Grenzbegehung mit Analyse der Grenzsituation im Planungsgebiet

Analyse:

Das östliche Gebiet umfasst vor allem Gewerbeflächen, Brachen und offene Agrarzonen.

Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen findet hier eine unterschiedliche Tag/Nacht Aktivität statt. Auf dem Flugfeld wird Agrarwirtschaft betrieben. Neben Bauernhöfen liegen Militäreinrichtungen.

Erkenntnisse:

Das Gebiet ist typisches Peripheriegebiet der Schweiz. Hier findet eine ungeordnete Entwicklung statt. Aufgrund der Lärmbelastungen und Massstäblichkeiten der Bebauungen liegen hier keine Wohnbauten. Dies soll auch zukünftig so bleiben. Das Gewerbegebiet etwas erweitert und das Flugareal mit einbezogen werden.

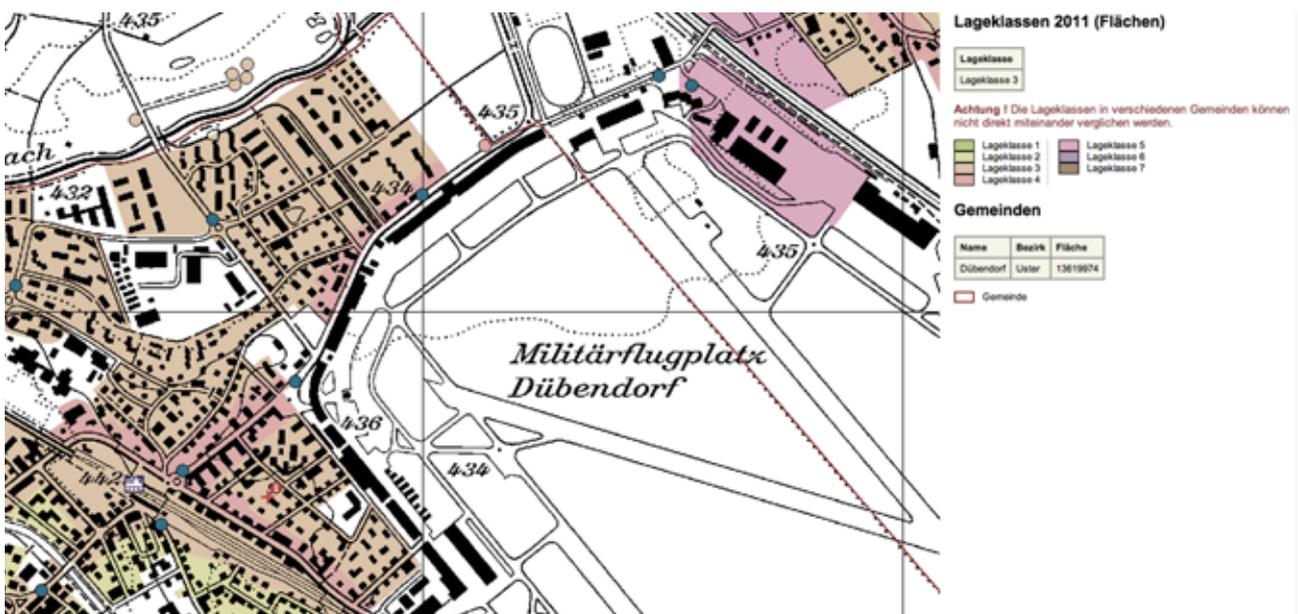


07 Zahlen & Fakten

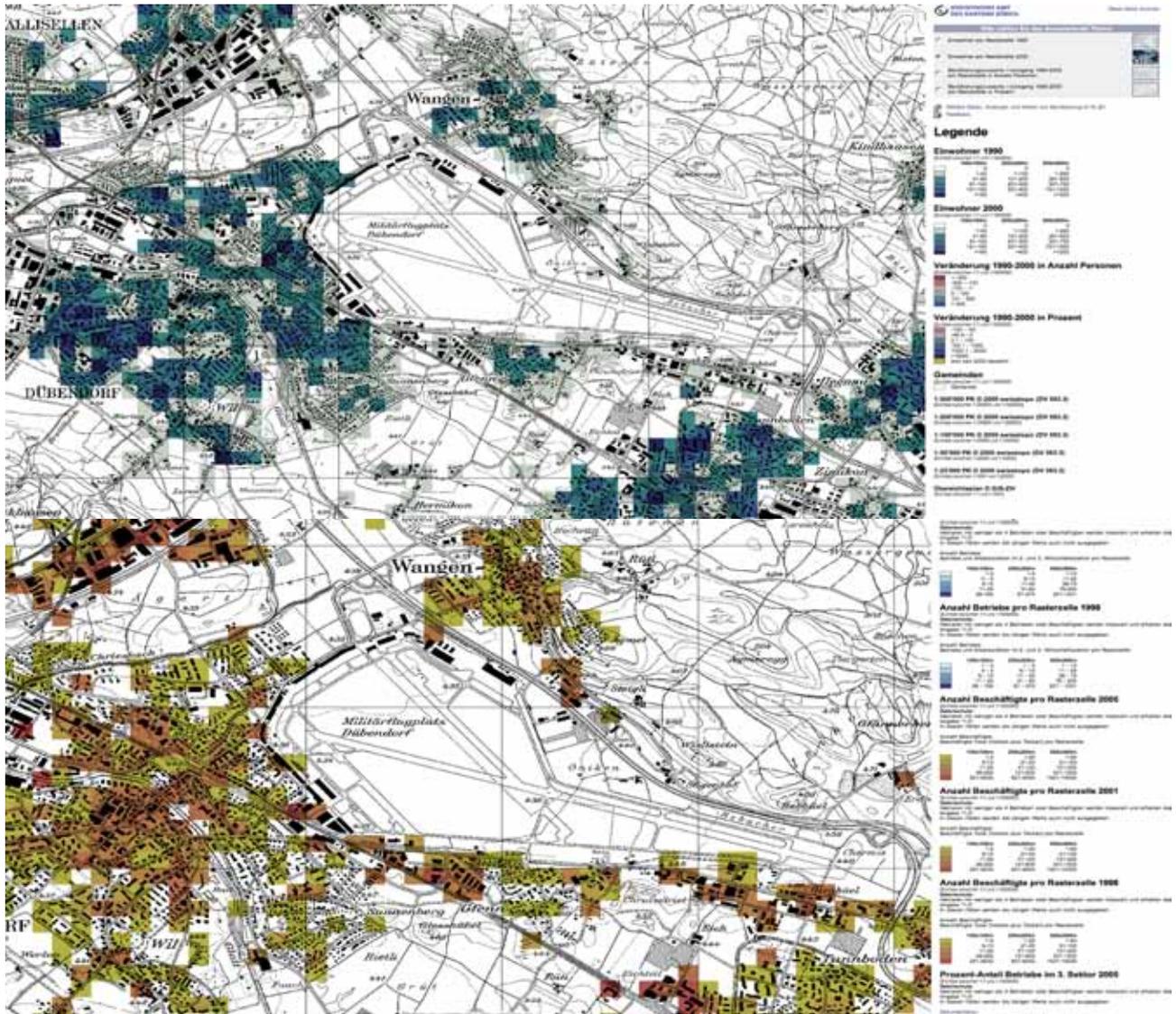
Ergänzungen: Untersuchung zur Grenzbegehung

Die Beschreibungen lassen sich aufgrund der Zahlen und Fakten ergänzen. In der einen Karte sind die Einwohnerdichten aufgezeigt. Je dunkler die Pixel, desto mehr Einwohner befinden sich auf dem Gebiet. In der anderen Karte sind die Anzahl der Beschäftigten aufgezeigt.

Die Arbeitsplätze befinden sich um den Bahnhof. Auf der unteren Karte werden die Lageklassen eingezeichnet. Besonders die Wangenstrasse unterscheidet sich vom Gebiet Bahnhof. Diese Karten zeigen die Zentren alleine durch Anzahl der Menschen pro Pixel.



	Volketswil	Dübendorf	Wangen-Brütisellen	Region Glattal
Einwohner (P.)	16 900	24 100	7 400	145 800
Arbeitsplätze (Anz.)	9 000	17 300	3 600	116 600
Ausländeranteil (%)	22.5	29.1	24.3	26.1
Bevölkerungsdichte (Einw. / Km2)	1 206	1 768	935	1152
Gebäudevolumen (1000 m2)	9 100	10 700	3 400	78 600
Steuerbares Einkommen (CHF)	65 000	56 000	64 000	63 000



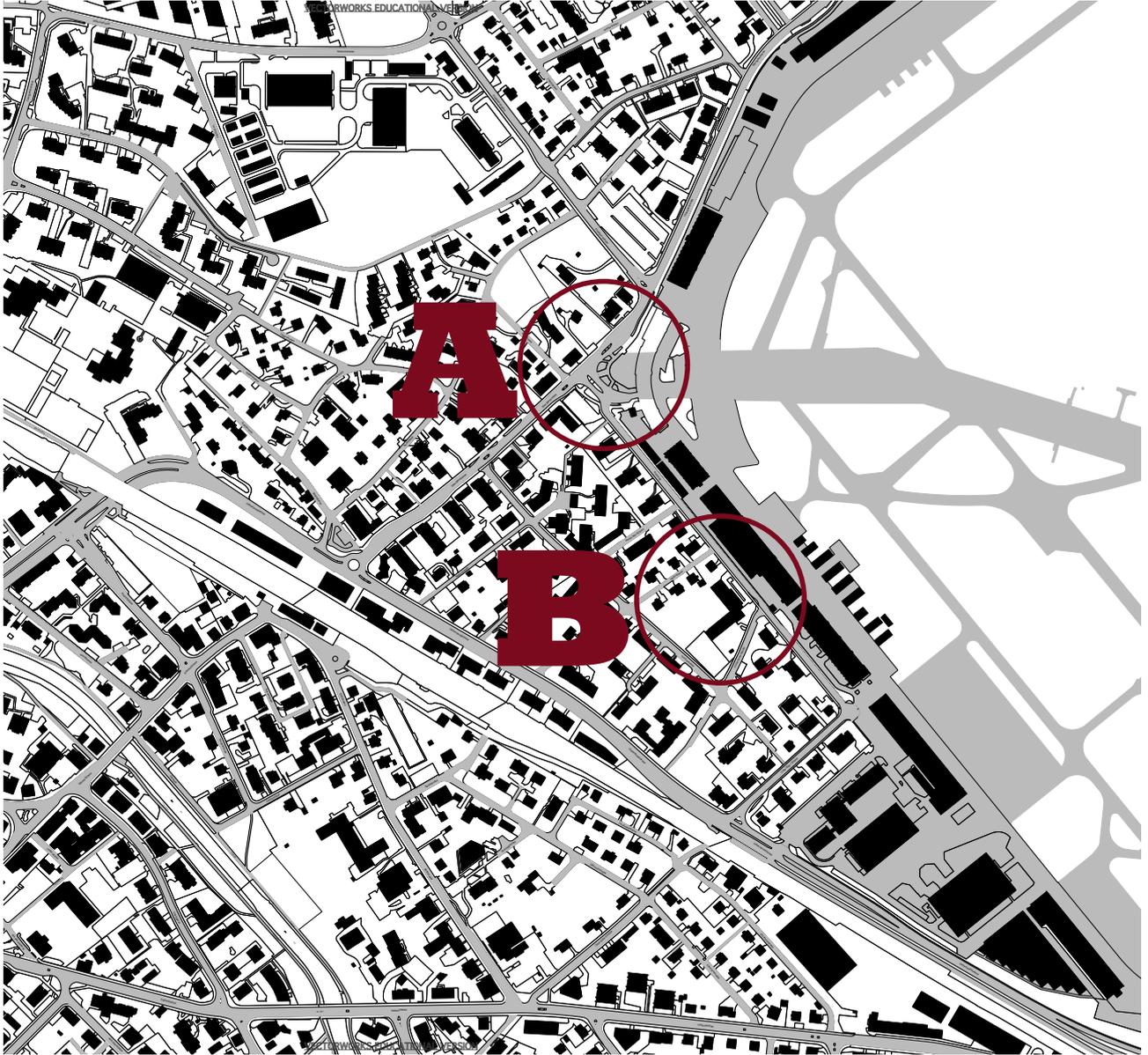
08 Situationen

Analyse zweier urbaner Situationen

Im folgenden Kapitel werden zwei urbane Situationen beschrieben und verglichen. Diese dienen der genaueren Untersuchung und detaillierten Einschätzungen für eine weitere Entwicklung des Entwurfs.

Die Situation A beschreibt einen zentralen Knotenpunkt des Gebietes. Es ist sowohl ein Verkehrsknotenpunkt, wie auch Drehscheibe zwischen öffentlichem Raum, Wohngebiet als auch militärischer Nutzung. Für den Innovationspark stellt es das Eingangstor dar. Hier treffen viele Gebiete aufeinander. Auf jeden Fall soll hier eine angemessene Dichte erreicht werden, um ein würdiges Zentrum zu werden. Die Achse der Wangenstrasse zum Bahnhof wird gestärkt und ausgebaut.

Die Situation B liegt eher abgelegen. Sie befindet sich zwischen der Wohnzone und den alten Flughallen. Auf diesem Grundstück liegt die Primarschule Dübendorf mit zugehörigem Spielplatz und kleiner Sportanlage. Auch dieses Areal wird sich mit dem Innovationspark verbinden. Zudem wird das Schulangebot erweitert und ein neues Gebäude für eine Kindergarten und Kindertagesstätte gebaut.



08.1 Situationen

Analyse der Situation A

Die Situation A beschreibt die Kreuzung Wangenstrasse / Rechweg. Es ist sowohl eine wichtige Verkehrsachse durch Dübendorf nach Norden zu der Autobahn A53, wie auch Kollisionspunkt verschiedener Gebiete. Zum Einen befindet sich der Haupteingang des

Militärflughafens an dieser Kreuzung zum anderen Wohnhäuser, kleine Läden und Bars. Der Ort wird zur Mittags-, Nachmittags- und Abendzeit besucht. Zu jeder Tageszeit finden Veränderungen statt.



11-12 Uhr: Nebst dem aktiven Verkehr entlang der Wangenstrasse, findet eine fortlaufende Unruhe durch den Militärbetrieb statt. Dieser hat den Eingang am vorderen Ende des Flughafenareals. Das geschwungene Gebäude ist ein Orientierungspunkt. Die PKW's und kleineren LKW's fahren durch den Eingang, der durch eine bewachte Barriere geöffnet wird. Zur Mittag szeit machen sich einige Menschen auf den Weg, um Richtung Bahnhof einen Imbiss zu kaufen. Der Friseur hat durchschnittlich nur ein bis zwei Kunden. Auch gegenüber, in der Niagara-Bar läuft nicht viel.

16-17 Uhr: Starke Verkehrszunahme, in 5 Minuten fahren ca. 100 Autos in eine Richtung - Pendlerverkehr und Stau. Die Arbeitszeit des Militärs endet nun und Einzelne verlassen das Areal. Der Bamboo Laden mit Esswaren wird von Passanten besucht. Der Bus wird vermehrt genutzt und Menschen laufen Richtung Bahnhof.

19-20 Uhr: Die Niagara-Bar wird zum kleinen Treffpunkt, besonders für Handwerker und Anwohner. ca. 20 Leute sind im Lokal. Auch einige Paare gehen hier zusammen Essen. Sonst ist nichts los.



08.2 Situationen

Analyse der Situation B

Die Situation B betrifft das Gelände der Primarschule Dübendorf. Sie liegt zwischen Wohngebiet und dem angrenzenden Flughafen. Direkt gegenüber befindet sich die denkmalgeschützte Flugzeughalle mit abgerundetem Dach. Auf dieser Seite befindet sich auch der Haupteingang der Schule. Dort am Rechweg findet die grösste Veränderung am Tag statt.



11-12 Uhr: Einzelne Mütter sind unterwegs, um die Kinder in der Schule abzuholen. Der Pausenplatz ist um diese Zeit unbenutzt. Am Mittag laufen die Kinder aus dem Gebäude, sie haben Schulfrei. Dabei werden sie teilweise von den Eltern empfangen und mit Auto oder zu Fuss abgeholt.

16-17 Uhr: Der Spielplatz wird von Kindern zum Skatboardfahren, Fussball- oder Basketballspielen genutzt. Am Platz entlang laufen Menschen, die irgendwo von der Arbeit zurückkommen. Teilweise hat es einzelne Spaziergänger, die meist etwas ältere Leute sind.

19-20 Uhr: Um diese Uhrzeit ist kaum jemand unterwegs, einzelne Menschen gehen nach Hause. Der Spielplatz ist nicht mehr benutzt. Einzelne Lichter brennen, ansonsten ist der Platz recht dunkel und ungemütlich.



09 Aussagen

Welche Aussagen haben die Bewohner gemacht? Was sind ihre Hoffnungen/Befürchtungen zum Innovationspark?

Im folgenden Kapitel habe ich Personen aus meinen Befragungen herausgegriffen, welche interessant für die Planung des Gebietes vorkommen. Es sind Personen verschiedenen Alters und unterschiedlicher Ansichten. Die Hoffnungen und Befürchtungen sowie die Wünsche sind für meinen Entwurf massgebend.

82-jähriger Herr, geboren in Dübendorf. Sein Vater war schon bei den Anfängen des Flughafens dabei. Dieser hatte, wie er selber, Militärdienst geleistet. Zudem hat er 35 Jahre lang bei der EMPA gearbeitet. Kurze Zeit wohnte er auch in der Limmatstadt. Heute fühlt er sich aber wohler in Dübendorf. Er geht gerne spazieren, meist zwei Stunden am Tag. Er betrachtet dabei genau den Flughafen. Er lebt zusammen mit seiner Frau. Beide sind, trotz Identifikation mit dem Flughafen, für eine Entwicklung des Gebietes. Es sollte sich weiter verändern und neuen Generation platz geben....

55-jährige Frau: Wohnt in einem Mehrfamilienhaus mit 13 Wohnun-

gen, welches sehr durchmisch ist. Fühlt sich dabei sehr wohl. Ihre erwachsene Tochter wohnt auch da. Die älteren Menschen findet sie jedoch weniger freundlich, als die Jüngeren. Der Flugbetrieb stört sie nicht. In Zukunft wird sie aber eher in die Stadt ziehen, weil sie die Nähe zum Stadtzentrum vermisst. Einkaufen ist weit entfernt. Zudem gibt es wenige Altersresidenzen und Einrichtungen für ältere Menschen.

30-jähriger Mann: mit Kindern. Wohnt in Dübendorf und hat drei Kinder. Für den Weg zur Post ist er mit Ihnen länger unterwegs. Ist seit Jahren auf der Genossenschaftsliste. Wohnraum wird von Jahr zu Jahr teuer. Er arbeitet in Winterthur. Die Lage ist für ihn ideal. Er nutzt den ÖV täglich. Ein Auto kann er sich nicht leisten.

Jugendlicher: Geht gerne in die Stadt Zürich. Ist froh, endlich den Führerschein zu haben, da er Abends wegfahren kann. Macht eine Lehre als Handwerker und wohnt noch bei seinen Eltern. Würde sich über mehr Bars und Treffpunkte freuen.

„Ich mag Dübendorf sehr und bin hier aufgewachsen. Mir ist die Umgebung sehr vertraut und ich würde mir wünschen, dass dies auch so bleibt.“

„Ich würde sehr gerne im Züricher Stadtzentrum leben. Dies ist mir aber zu teuer. Hier fehlen Qualitäten der Stadt, wie Kino und Theater.“

„Der Mietpreis wird weiter steigen, wenn noch mehr hier spekuliert wird. Ich merke, wie bereits heute verdichtet wird.“

„Mich stört der Flughafen überhaupt nicht, er gehört irgendwie dazu. Von mir aus können sie den weiter nutzen. Das ist doch spezieller als ein Park von Spekulanten.“

„Dübendorf soll ruhig aufgewertet werden. Ich könnte mir noch Einiges gut vorstellen. Ein Innovationspark wäre sicher eine tolle Aufwertung für das ganze Gebiet.“

„Ich fände es gut, wenn es Genossenschaftswohnungen geben würde, anstatt mehr Universitäts-Gebäude zu bauen. Wir brauchen mehr Wohnraum.“



10 Entwurf

Das städtebauliche Konzept

Diese theoretische Vorstellung wurde meiner Meinung nach nicht realisiert. Sieht man sich den Plan der Stadtentwicklung Zürich Nord von 1970 bis 2010 an, so erkennt man eine längliche Stadtausdehnung in horizontaler (nach Norden) und vertikaler Richtung (nach Osten). Die Gemeindezentren verbinden sich mit der Infrastruktur zu einem Städtetz. So kann auch der Innovationspark zu einem Zentrum entwickelt werden, welches eine Rückverdichtung nach Westen fördert. Dem entsprechend müsste auch das als Ring konzipierte Glattalbahn Plus Projekt geändert und angepasst werden.

Die Bahn verläuft neu gerade durch Zürich Nord und zieht eine grosszügige Schlaufe durch den Innovationspark. Durch die S-Bahn, die bestehenden und neuen Buslinien und die Autobahn A53 ist das Gebiet bestens erschlossen. Das Areal integriert den dichten Innovationspark, die Kulturmeile mit bestehenden Museen, Wohn- und Arbeitsquartieren sowie Peripherie für zukünftige Entwicklungen und flexible Nutzungen wie Eventveranstaltungen. Zusätzlich kann sich der Wangenerwald über das Areal mit dem Grünraum zum Greifensee hin verbinden und so als Naherholungsraum fungieren.

10 Entwurf

Das städtebauliche Konzept





Schwarzplan von Zürich Nord mit dem Innovationspark Dübendorf.

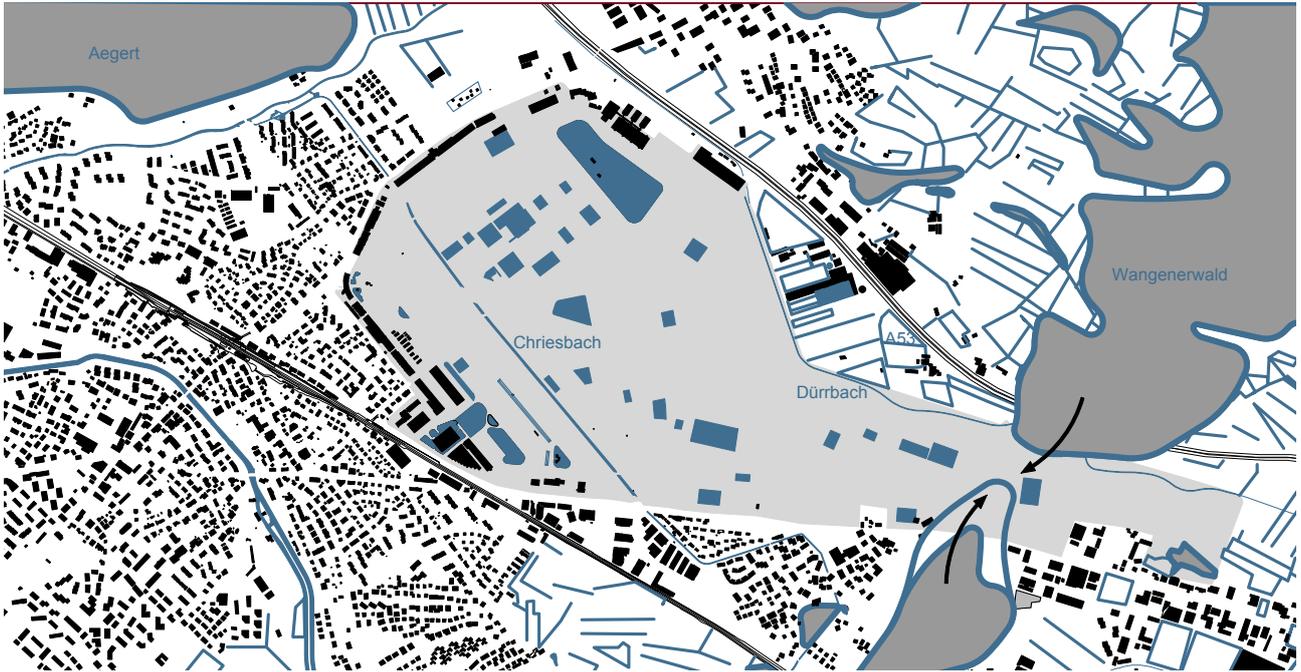
10 Entwurf

Konzept Innovationspark

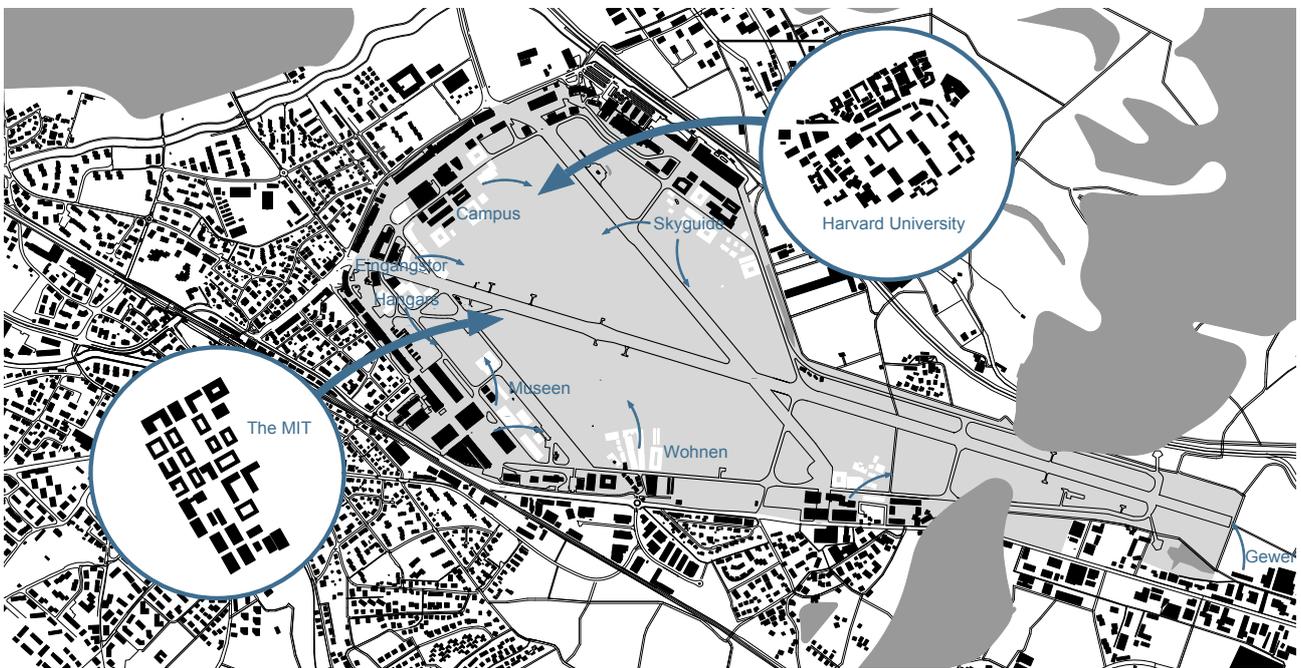
Der Entwurf basiert auf der Grundlage einer detaillierten Analyse der Gemeinde Dübendorf. Dazu wurde die Gemeinde auf ihre Eigenschaften wie Infrastrukturen, bestehende Siedlungsstrukturen mit ihren Nutzungen, Zentralitäten, Landschaftsstrukturen und sozialen Strukturen untersucht. Letzteres wurde durch die Befragung der Bewohner ermittelt. Diese berichteten über das Leben in Dübendorf und gaben Ihre Hoffnungen und Befürchtungen zu einem Innovationspark bekannt, welche ich im Entwurf umgesetzt habe.

Der Entwurf entwickelt sich aus der Randzone der umliegenden Quartiere. Dabei wirken Teilbereiche als Katalysatoren einer vorantreibenden Stadtentwicklung, wie die ungenutzten Hangars, das Skyguide-Areal oder die Flugzeugmuseen. Die Wangenstrasse wird als Verbindung zwischen dem Eingangstor zum Innovationspark und dem Bahnhof gestärkt, in dem sie verbreitert und teilweise aufgewertet wird. Die Randzonen erleben zusätzliche Aufwertungen und Verdichtungen.

Das neue Zentrum bildet der Innovationspark. Er schafft eine neue Identität für Dübendorf und integriert sich teilweise auch etwas verteilt in die Stadtteile hinein. Der Erfolg wird garantiert durch die räumliche Nähe von Wirtschaft und Wissenschaft, Durchmischung (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Kultur), Erreichbarkeit, Standort-Management und der politischen Unterstützung. Diese Faktoren sind aus den erfolgreichsten Innovationsparks, wie Cambridge Science Park, Berlin-Adlershof und Boston Area mit „MIT“ abgeleitet und werden in den Entwurf integriert. So entsteht ein kreativer und innovativer Raum für Forschung und Wirtschaft. Die Institute der ETH und der Universität werden durch weitere Angebote ergänzt und ausgebaut, damit sie international auf hohem Niveau wettbewerbsfähig bleiben und uns Wohlstand auch in Zukunft ermöglichen. Diese Forschungseinheiten werden in einem Stadtteil errichtet, in welchem auch Raum für Wohnen, Freizeit und Dienstleistungen vorhanden ist.



Verbindung der Wäder, Offenlegung der Bäche und Freilassen von Grünzonen.



Evolution des Innovationparkes über die Randzone mit dem Werkzeug der Collage.

10 Entwurf

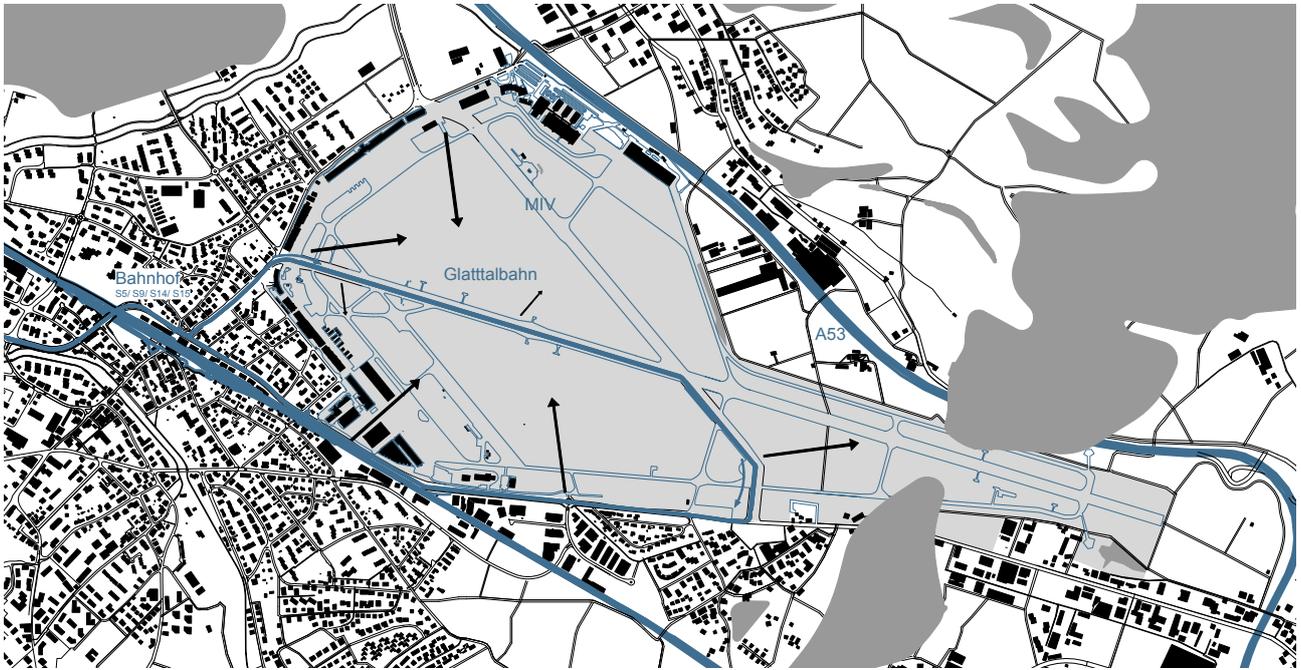
Konzept Innovationspark

Die Stadtquartiere werden mit dem Prinzip einer Collage aus verschiedenen Städte-Morphologien zusammen gesetzt. Diese verknüpfen sich mit dem Bestand und werden an die Lage und die Umgebung angepasst. Dadurch entsteht eine vielseitige Beziehung untereinander und eine feine Differenzierung, welche sich von der banalen Homogenität einfacher Baukonstellationen unterscheidet. Diese Differenz ermöglicht Kreativität und Raum zum Wohlfühlen.

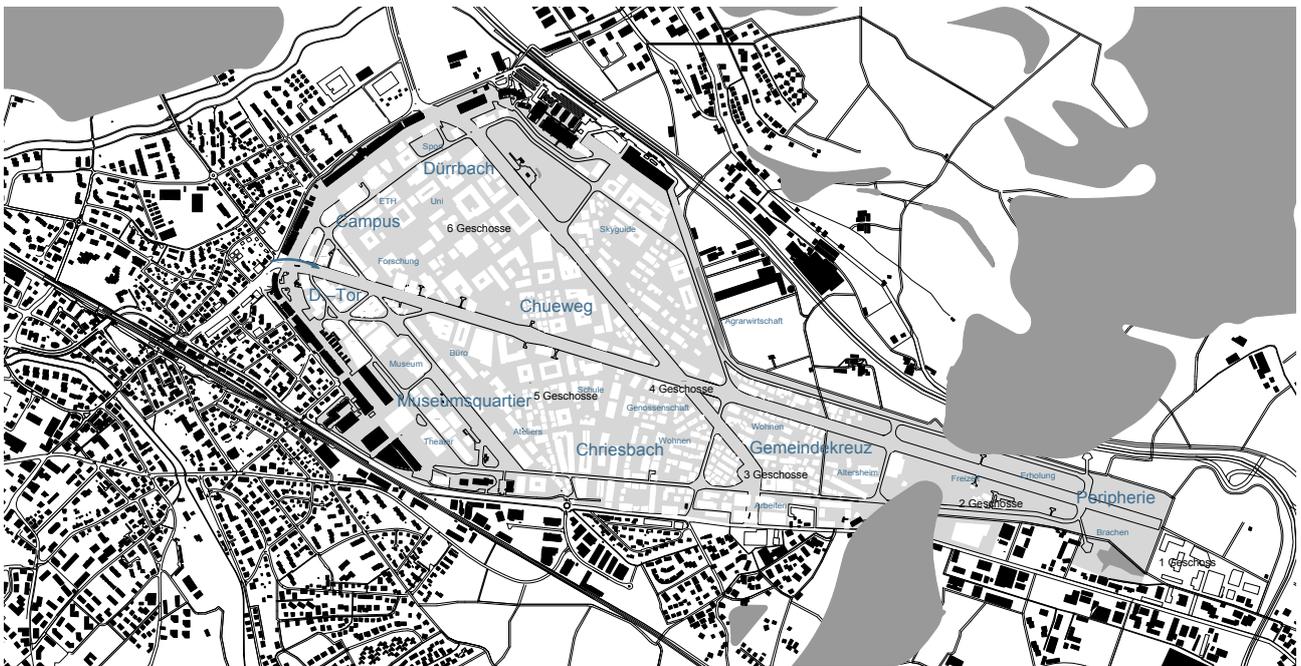
Die Morphologie der erfolgreichen Städte ist die Grundlage für den Entwurf der neuen Grundrisse. Diese orientieren sich an den Gestaltungsregeln der Identitätsstiftung, Um- und Zwischennutzung, Interaktionsdichte und Durchmischung. Dadurch entsteht ein neuer Stadtteil mit all den Funktionen einer erfolgreichen Stadt und unterschiedlichen kleineren Zentren. Von dem Innovationspark-Zentrum nimmt die Geschossigkeit von sechs Etagen zum Flugplatzende mit letztlich nur einem Geschoss kontinuierlich ab.

Diese Höhenunterschiede werden durch das Terrain gebildet. Dazwischen gibt es nur vereinzelte Versprünge der Gebäudehöhen. Ausserdem bilden die Terrain-Versprünge eigene Ebenen, welche der Identität und der Orientierung der Quartiere dienen.

Die Flugpisten bleiben erhalten und sind Grundlage von breiten Strassenräumen. Parkplätze sind meist unterirdisch angelegt. Ansonsten wird das Areal anfangs mit einem einheitlich durchgehenden Asphalt erweitert. Parks und Grünräume werden danach ausgespart und bilden eine weitere Ebene der Landschaftstruktur. Die Stadtstruktur erlaubt private und öffentliche Aussenräume, die auf verschiedenste Art bespielt werden. Die unterirdisch geführten Bäche werden wieder offengelegt und schaffen weitere Attraktivität.



Erschließung des Innovationparkes durch die Glattalbahn, die S-Bahn und die A53.

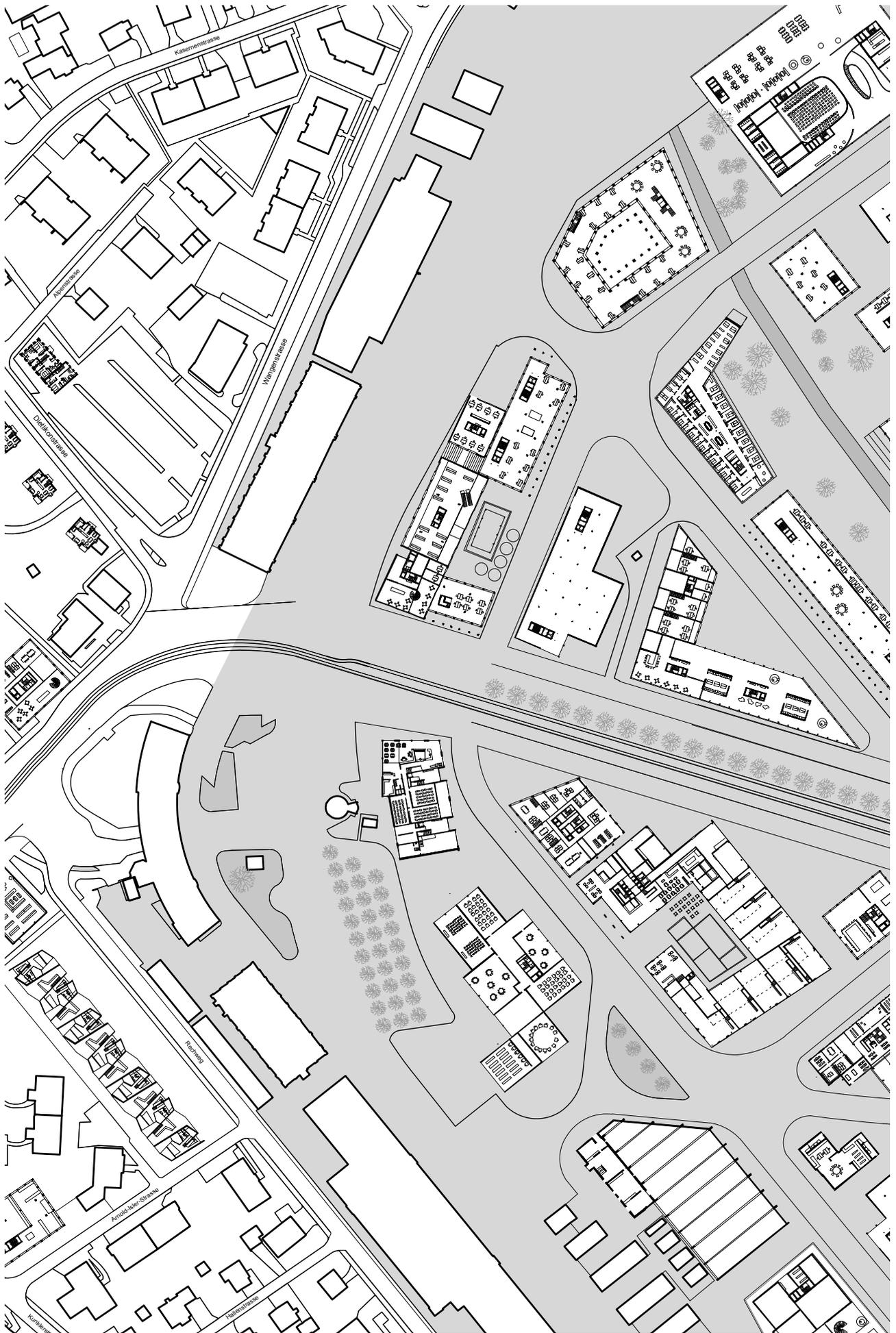


Zentren und Nutzungen. Die Volumina erhöhen sich durch die Topographie.

10 Entwurf

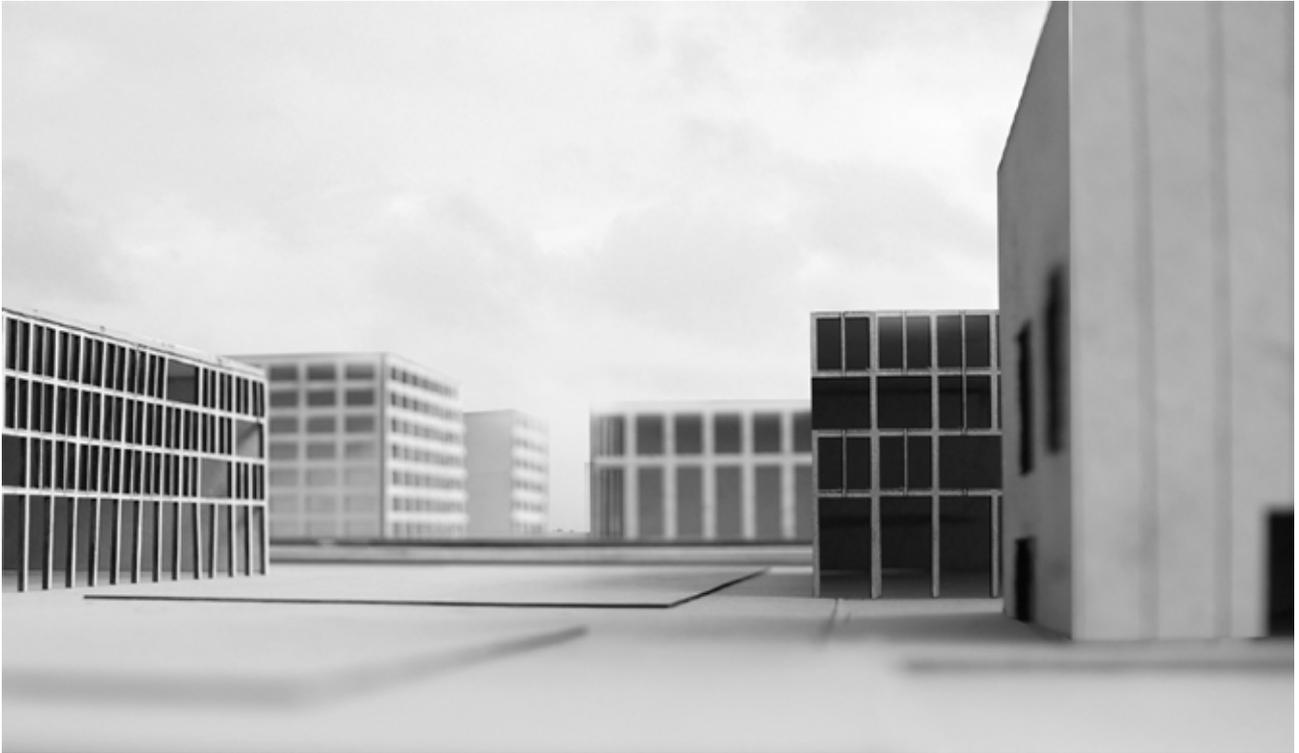
Das Zentrum





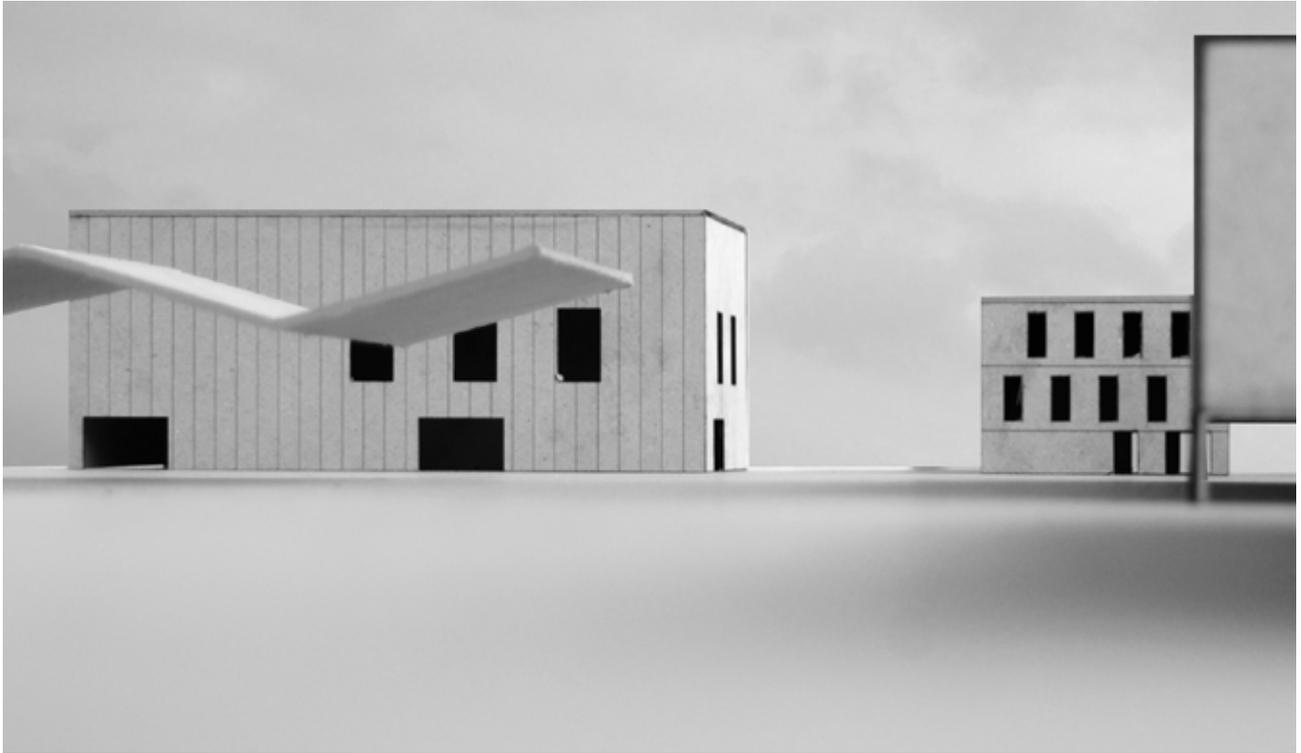
10 Entwurf

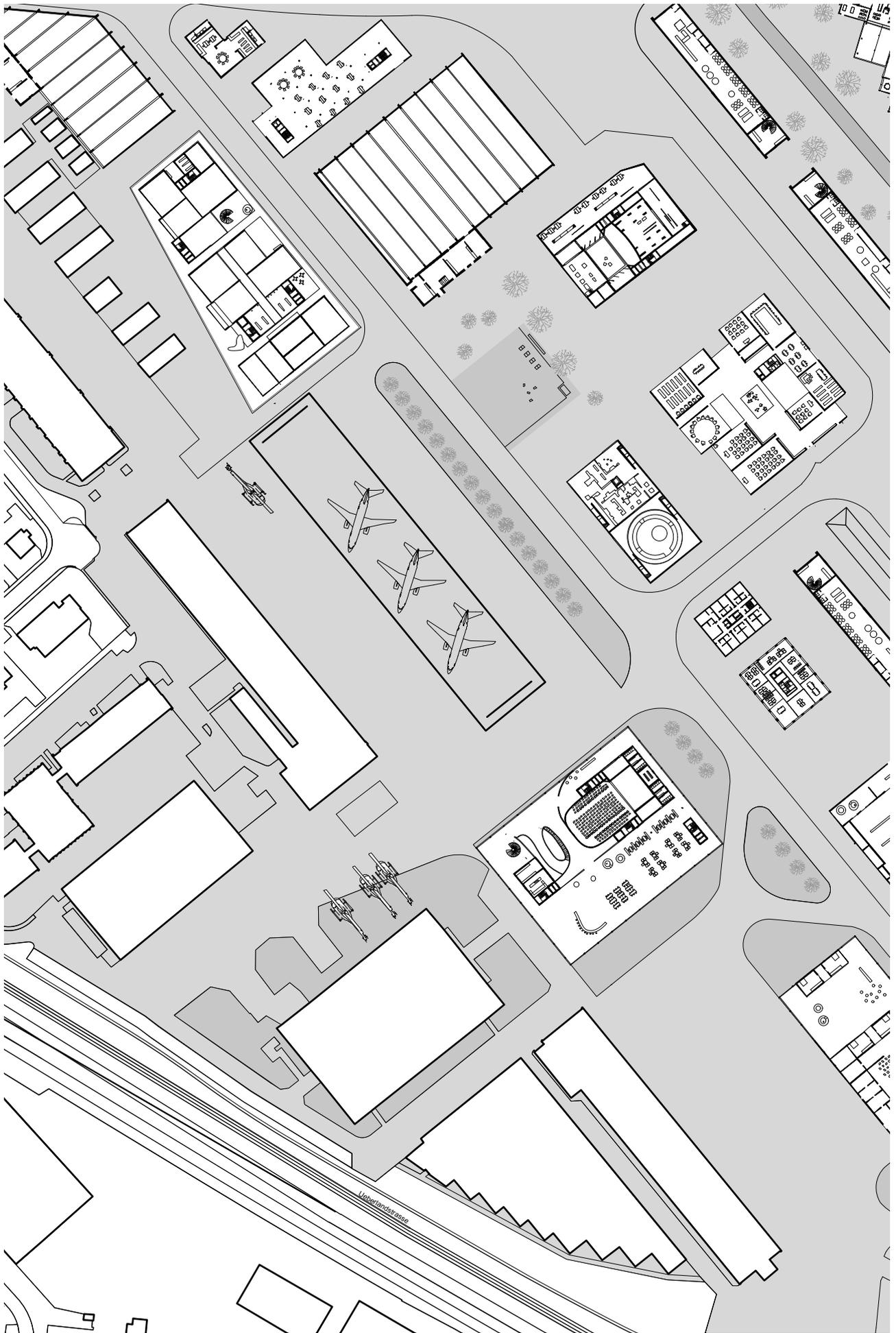
Der Campus



10 Entwurf

Museumsquartier

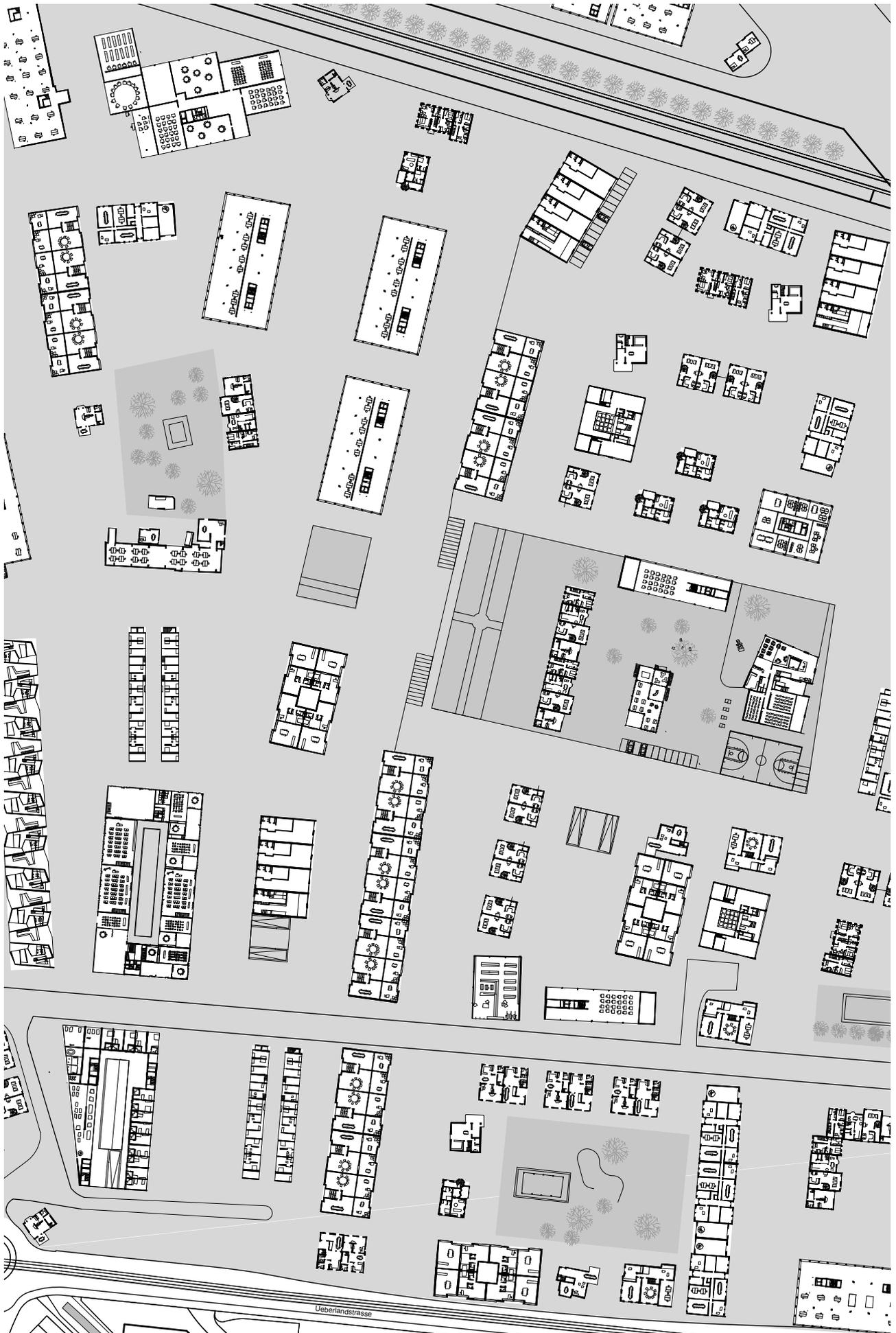




10 Entwurf

Ein Wohnquartier





10 Entwurf

Die Pripherie





