

# **Innovationpark Dübendorf – Evolution durch Architektur**

Eine ausführliche Projektbeschreibung von Patrice Gruner

## **Ausgangslage**

Der Militärflughafen in Dübendorf steht im Mittelpunkt einer Debatte. Das VBS (Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport) gibt den Flugbetrieb auf. Zurzeit sind sich Bund und Kanton der zukünftigen Nutzung uneinig. Der Bundesrat haltet vorerst an einer zivil-aviatischen Nutzung fest, die aber nicht rentabel wäre. Der Kanton Zürich bevorzugt die Idee eines Innovationsparkes zur Förderung der Forschung und Wirtschaft, welche Idee ich unterstütze.

## **Einführung**

Wir leben in einem einheitlichen Brei der die Schweiz bildet. Wir haben keine unberührte Landschaft mehr und ebenso wenig richtige Städte. 70% der Bevölkerung wohnt in der Agglomeration, die sich immer weiter ausdehnt. Die planlose Bebauung der autonomen Gemeinden hat die Zersiedelung des Landes zu Folge. Dadurch zerstören wir immer mehr die Landschaft, eine wertvolle Ressource, die eine unserer Lebensgrundlagen ist. Um diese zu Schützen gibt es nur die Lösung der Stadt und ihre Verdichtung. Denn die Bevölkerung nimmt weiter zu. Sie wird laut Statistik im Jahr 2060 um 1.13 Millionen Menschen gewachsen sein. Das sind 50.8 Millionen m<sup>2</sup> zusätzlich Wohnflächen.

Da die Landschaft erhalten bleiben soll, kann diese Fläche nur in den Städten hinzugefügt und genutzt werden. Eine der wenigen in Frage kommenden grösseren zusammenhängenden Flächen der Stadt Zürich ist der Flughafen Dübendorf.

Schweiz kann es sich nicht leisten, diese Fläche ungenutzt zu lassen. Das Areal soll neben einem Innovationspark auch einen weiteren Teil der Bevölkerung aufnehmen. Durch die Verdichtung der Stadt werden die umliegenden Wälder und Erholungsräume erhalten bleiben.

### **Konzept Städtebau (Massstabebene Zürich Nord)**

Für den Entwurf des Städtebaus wurde die Stadt mit Fokus auf das ganze Glatttal analysiert. Die ETH Studio Basel ging 2006 für die Entwicklung von Zürich Nord (in „Die Schweiz-Ein städtebauliche Portrait“) von der Theorie einer Ringstadt aus. Diese sollte sich um den Hardwald entwickeln und Oerlikon mit Wallisellen, Wangen-Brüttisellen und dem Flughafen Kloten verbinden. Dies ist meiner Meinung nach nicht eingetroffen. Sieht man sich den Plan der Stadtenwicklung Zürich Nord von 1970 bis 2010 an (siehe Grafik unten), so erkennt man eine längliche Stadtausdehnung in horizontale (nach Norden) und vertikale Richtung (nach Osten). Die Gemeindezentren verbinden mit der Infrastruktur zu einem Städtetz. So wird auch der Innovationspark zu einem Zentrum, welches eine Rückverdichtung nach Westen fördert. So ist auch das Glatttalbahn Plus Projekt (als Ring konzipiert) abzuändern. Die Bahn verläuft neu gerade durch Zürich Nord und zieht eine grosszügige Schlaufe auf dem 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.

### **Konzept Innovationspark (Massstabsebene Dübendorf)**

Der Entwurf basiert auf der Grundlage einer detaillierten Analyse der Gemeinde Dübendorfs. 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 verträut in die Stadtteile hinein. Der Erfolg wird garantiert durch die räumliche Nähe von Wirtschaft und Wissenschaft, Durchmischung (mit 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. Der Anstalten der ETH und Universitäten werden durch weitere Angebote ergänzt und ausgebaut, damit wir international wettbewerbsfähig bleiben und unseren Wohlstand halten können. Diese Forschungseinheiten gehen in einem Stadtteil auf, in welchem auch Raum für Wohnen, Freizeit und Dienstleistungen vorhanden sind.

Die Stadtquartiere werden mit dem Prinzip einer Collage aus verschiedenen Stadt-Morphologien zusammengesetzt. Diese verknüpfen sich mit dem Bestand und werden auf die Lage und 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 Morphologien der erfolgreichen Städte sind 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 Terrainversprünge 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 unterirdisch geführten Bäche werden wieder offengeleitet und schaffen weitere Attraktivität.