Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Baudirektion

Städtebauliche Studie Nationaler Innovationspark Hubstandort Dübendorf

Schlussbericht
August 2014

Impressum:

Auftraggeber und Herausgeber
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich

Projektleitung
Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich

Auftragnehmer
Teams:
Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich, mit
Vogt Landschaftsarchitekten AG, Zürich
IBV Hüsler AG, Zürich
KEEAS Raumkonzepte, Zürich
Keoto AG / Maxmakers AG, Zürich

Vittorio Magnago Lampugnani / Baukontor AG, Zürich, mit
Atelier Girot GmbH, Zürich
Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
Feddersen und Klostermann, Zürich
Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung (PLUS), ETH Zürich

agps architecture ltd., Zürich, mit
Gadient Landschaftsarchitekten, Zürich
Enz und Partner GmbH, Zürich
Planwerkstadt AG, Zürich
Zeugin Gölker Immobilienstrategien, Zürich

Experten:
Christoph Haller, Planar AG Raumentwicklung, Zürich
Astrid Staufer, Staufer Hasler Architekten, Frauenfeld
Christoph Haerle, Haerle Hubacher Architekten, Zürich
Heinz Specker, Specker Beratungen GmbH, Dübendorf
Martin Buck, SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich
Martin Neff, Raiffeisen Schweiz

Stabsstelle:
ewp AG Effretikon: Philipp Lenzi, Manuel Bamert

Katalog anlässlich der öffentlichen Ausstellung vom 27. August bis 30. September 2014 im Stadthaus Dübendorf.

Redaktion: Julia Wienecke und Julia Häcki, Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich

Titelbild: Projektbeitrag Team Hosoya Schaefer, Endausbau, Sicht von Südwesten
Modellaufnahmen: Martin Bachmann, Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich

Druck: FO-Fotorotar AG
Auflage: 100 Exemplare

Inhalt

Zusammenfassung 5

1. Ausgangslage und Ziele 6
   - 1.1. Ausgangslage 6
   - 1.2. Ziele der städtebaulichen Studie 7
   - 1.3. Perimeter 8

2. Projektorganisation und Verfahren 10
   - 2.1. Projektauftrag nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf 10
   - 2.2. Auftraggeber Raumplanung 11
   - 2.3. Planungsverfahren 12
   - 2.4. Ablauf 13

3. Aufgabenstellung 15
   - 3.1. Leistungsprofil des Innovationsparks 15
   - 3.2. Städtebauliche Verankerung 16
   - 3.3. Entwicklungsetappierung 19

4. Ergebnisse 21
   - 4.1. Team Hosoya Schaefer 22
   - 4.2. Team V. M. Lampugnani / Baukontor 26
   - 4.3. Team agps 29

5. Bewertung 32
   - 5.1. Beurteilungskriterien 32
   - 5.2. Team Hosoya Schaefer 33
   - 5.3. Team V. M. Lampugnani / Baukontor 35
   - 5.4. Team agps 37
   - 5.5. Dank und Würdigung 38

6. Empfehlungen zur Weiterbearbeitung 39
   - 6.1. Allgemeine Empfehlungen 39
   - 6.2. Empfehlungen betreffend Konzept Team Hosoya Schaefer 40

7. Ausblick 42

Anhang 43

Zusammenfassung

Auf dem Flugplatzareal Dübendorf soll nach Regierungsratsbeschluss (RRB Nr. 604/2012) einer der zwei im Umfeld von ETH Zürich und EPF Lausanne anzuordnenden Hubstandorte des nationalen Innovationsparks realisiert werden. Das Flugplatzareal Dübendorf liegt nordöstlich der Stadt Zürich in der dynamisch wachsenden Region Glattal. Die Luftwaffe wird den Standort künftig nur noch in reduziertem Umfang belegen, ein Entscheid des Bundes über eine zivilaviatische Weiternutzung des Areals steht zurzeit noch aus.

Das Amt für Raumentwicklung (ARE) der Baudirektion hat im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion in der ersten Jahreshälfte 2014 eine städtebauliche Studie durchgeführt mit dem Ziel, auf dem Flugplatzareal Dübendorf ein räumliches Gesamtkonzept für den Hubstandort des nationalen Innovationsparks (nachfolgend „Innovationspark“) auszuloten. Im Rahmen eines kooperativen Planungsverfahrens wurde ein Masterplan für die Entwicklung des Innovationsparks erarbeitet, der von den beteiligten Akteuren getragen wird und auf einen langfristigen Zeithorizont ausgerichtet ist. Die Resultate der städtebaulichen Studie bilden die Grundlage für die zur Realisierung des Projekts notwendigen Anpassungen der Planungsinstrumente auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene. Der Bund wird voraussichtlich Mitte 2015 über die definitiven Standorte des nationalen Innovationsparks entscheiden. Zu diesem Zeitpunkt müssen die planungsrechtlichen Grundlagen für eine Umsetzung vorliegen.

Die mit der städtebaulichen Studie beauftragten Teams Hosoya Schaefer, Lampugnani / Baukontor und agps haben drei eigenständige Konzeptbeiträge für die Entwicklung des Innovationsparks erarbeitet. Das Ziel war, aufzuzeigen wie auf dem Flugplatzareal Dübendorf schrittweise ein Innovationspark mit internationaler Ausstrahlung entwickelt werden kann, der sich zugleich als Stadtquartier sinnvoll in die Nachbarschaft integriert. Es waren Lösungsansätze zu folgenden Themen gefordert:

- Definition des räumlichen und funktionalen Leistungsprofils eines Innovationsparks
- Standortqualifizierung und Verankerung über hochwertigen Städtebau
- Entwicklungsetappierung angesichts kurz- bis mittelfristiger Zeithorizonte

Das Projekt des Teams Hosoya Schaefer wurde nach Abschluss der Studie durch die Projektoberleitung für den Folgeauftrag des kantonalen Gestaltungsplans ausgewählt. Der Beitrag veranschaulicht anhand von präzise verorteten Nutzungsvorschlägen beispielhaft das Zusammenwirken von Raum und Nutzung im Innovationspark, weist äusserst einprägsame und identitätsstiftende Orte mit Ausstrahlungskraft auf und überzeugt mit einer schrittweisen Realisierbarkeit und einem attraktiven Nukleus. Das Projekt kann zudem unabhängig vom Entscheid zur zivilaviatischen Nutzung unter Beibehaltung der zentralen Elemente realisiert werden.

Als nächster Schritt wird der Projektbeitrag gemäss den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums weiter entwickelt. Anschliessend wird die erste Etappe des Gesamtkonzepts in einen kantonalen Gestaltungsplan überführt. Dabei wird eine enge Abstimmung der Planungen von Standortgemeinden, Region, Kanton und Bund stattfinden.

1. Ausgangslage und Ziele

1.1. Ausgangslage

Auf dem Flugplatzareal Dübendorf soll nach Regierungsratsbeschluss (RRB Nr. 604/2012) einer der zwei Hubstandorte des nationalen Innovationsparks mit einem Flächenbedarf von bis 70 ha realisiert werden. Die zwei Hubstandorte des nationalen Innovationsparks sind gemäss Beschluss der Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz im Umfeld der Hochschulen ETH Zürich und EPF Lausanne anzuordnen. Das ca. 230 ha grosse Flugplatzareal Dübendorf liegt nordöstlich der Stadt Zürich in der dynamisch wachsenden Region Glattal.

Der militärische Flugbetrieb am Standort Dübendorf soll gemäss Stationierungskonzept der Armee (2013) auf Kommando- und Führungseinrichtungen sowie einen Heliport reduziert werden. Der Bund als Grundeigentümer sucht mittels Ausschreibungsverfahren bis Mitte 2014 nach Interessenten, die einen zivilaviatischen Betrieb für einen Zeitraum von 20 Jahren (evtl. 30 Jahren) übernehmen könnten. Gemäss Angaben des Bundes kann unabhängig von einer aviatischen Nutzung ein Hubstandort des nationalen Innovationsparks (nachfolgend „Innovationspark“) im Kopfbereich des Flugplatzareals, räumlich getrennt von den Anlagen und Bauten der Luftfahrt, realisiert werden. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat sich gegen eine aviatische Nutzung des Flugplatzareals ausgesprochen und strebt an, einen Teil dieser Landreserve für eine Sondernutzung von nationaler bzw. kantonaler Ausstrahlung wie beispielsweise einen Innovationspark zu sichern.

Das Bundesgesetz über die Forschungs- und Innovationsförderung sieht seit 2012 die Errichtung eines nationalen Innovationsparks vor. Der Innovationspark soll die ordentlichen Fördermassnahmen des Bundes in diesem Bereich ergänzen und übergeordneten Interessen, der Wettbewerbsfähigkeit, der Ressourceneffizienz und der nachhaltigen Entwicklung dienen. Bis zum Zeitpunkt des Bundesentscheids (Mitte 2015 erwartet) über die definitiven Standorte des nationalen Innovationsparks müssen die Finanzierung, Trägerschaft, inhaltliche Schwerpunkte sowie die „raum- und zonenplanerischen“ Voraussetzungen der Standorte vorliegen.

Aufgrund dieser Vorgabe werden mit einer Parallelstrategie zeitgleich auf kantonaler Ebene die planungsrechtlichen Grundlagen für die Umsetzung des Innovationsparks erarbeitet und auf Bundesebene der Entscheid bezüglich einer aviatischen Nutzung herbeigeführt. Für die Erarbeitung der planungsrechtlichen Grundlagen werden daher zwei Szenarien verfolgt: Nebeneinander von Innovationspark und Flugbetrieb (Szenario „mit Aviatik“) oder Innovationspark und eine den bisherigen Flugbetrieb ablösende öffentliche Freiraumnutzung (Szenario „ohne Aviatik“). Zentrales Element der städtebaulichen Studie war unabhängig vom Szenario auch ein zugänglicher, aufgewerteter und adressbildender Landschafts- und Freiraum gemäss Empfehlung der Testplanung „Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf“ aus dem Jahre 2009.

1.2. Ziele der städtebaulichen Studie

Im Rahmen der städtebaulichen Studie zum Innovationspark war ein Gesamtkonzept im Sinne eines Masterplans für die Entwicklung des Innovationsparks und öffentlichen Freiräumen zu erarbeiten, das von den beteiligten Akteuren getragen wird und auf einen langfristigen Zeithorizont ausgerichtet ist. Der Innovationspark soll auf dem Flugplatzareal Dübendorf mit einem Flächenbedarf von bis 70 ha realisiert werden.

Das Hauptziel für die Erarbeitung des gesamten Projekts besteht in der langfristigen Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr innerhalb sowie in der Umgebung des Flugplatzareals Dübendorf. Dazu wurden im Rahmen der Studie u.a. die städtebauliche Dichte des Gebiets und die funktionale und auf einen allfälligen Flugbetrieb abgestimmte Etappierung bzw. Gliederung thematisiert. Die Realisierung des Innovationsparks wird in Etappen erfolgen, wobei für die erste Etappe eine Grösse von ca. 10 bis 25 ha vorgegeben wurde. Diese Spanne lässt ausreichend Spielraum offen, da ein Nutzungsprogramm oder eine bestimmte Ausrichtung des Innovationsparks zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht feststehen.

Eine wichtige Aufgabe war es, die neuen Bebauungsstrukturen des Innovationsparks mit den markanten und grösstenteils denkmalgeschützten Bauten im Bearbeitungsperimeter sowie dem bestehenden Siedlungsgefüge ausserhalb des Perimeters zu verbinden. Dieses Thema wurde gleichzeitig auch in der im Frühjahr 2014 abgeschlossenen Testplanung „Wangenstrasse – Bahnhof Plus“ der Stadt Dübendorf bearbeitet. Erkenntnisse aus dieser Planung wurden den Teams sukzessiv zur Verfügung gestellt.

Die öffentlichen Räume und insbesondere die schrittweise zu entwickelnden öffentlichen Freiräume innerhalb des Innovationsparks stellen zentrale Struktur- und Gestaltungselemente dar. Sie strahlen mit einer attraktiven Gestaltung auf das angrenzende Siedlungsgebiet aus und bilden Erholungsraum und Begegnungsorte für die lokale Bevölkerung und die Nutzer des Innovationsparks gleichermassen.

Die Erkenntnisse der Studie dienen dazu, die inhaltlichen und städtebaulichen Eckwerte für das Areal zu definieren. Die städtebauliche Studie bildet anschliessend die Grundlage für die Anpassung der Planungsinstrumente auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene zur Realisierung des Projekts.

1.3. Perimeter

Die folgende Abbildung zeigt die Standorte der weiterhin auf dem Areal angesiedelten, teilweise neu geordneten Aviatik-Nutzungen (Skyguide, Heliport der Armee, Rega; hellblaue, gelbe und rote Flächen) und der Stiftung „Museum und historisches Material der Luftwaffe“ (MHMLW; violette gepunktete Linie) sowie den Raumbedarf einer eventuellen zivilaviatischen Nutzung (violette und orange Flächen). Daraus ergeben sich der Perimeter des nationalen Innovationsparks (grüne Fläche) sowie diverse Hindernisbegrenzungsflächen, welche im Rahmen der städtebaulichen Studie im Szenario „mit Aviatik“ einzuhalten waren. Die maximalen Gebäudehöhen im Bereich der Sicherheitszonen (hellblaue Linien) liegen zwischen ca. 35 und 50 m.

Der Perimeter der städtebaulichen Studie überlappt im Übergangsbereich am Rand des Flugplatzareals teilweise den Perimeter der im Frühjahr 2014 abgeschlossenen kommunalen Testplanung „Wangenstrasse – Bahnhof Plus“. Der Perimeter der Testplanung umfasste auch südlich und westlich an das Flugplatzareal anschliessende Quartiere (Flugfeldquartier, Quartier Chrebsschüsselibach etc.).

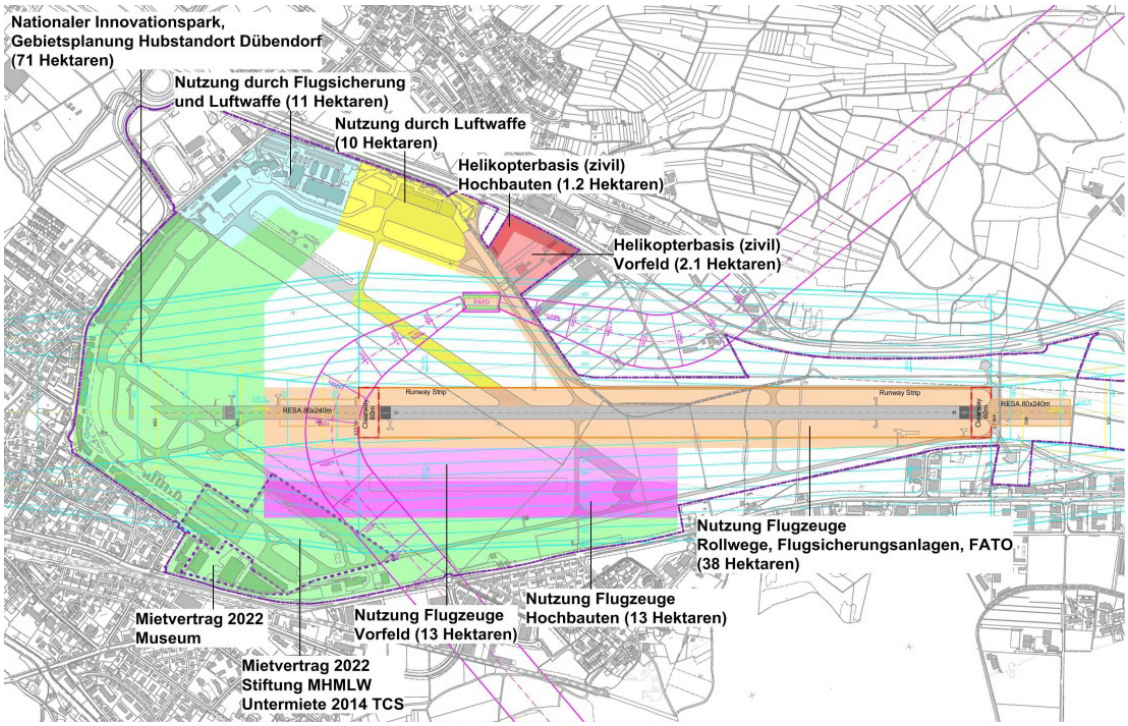


Abbildung 1: Perimeter Innovationspark, Aviatik und Mietverhältnisse auf dem Flugplatzareal Dübendorf (Quelle: Ausschreibung ziviler Flugplatzhalter Dübendorf, 2013, eigene Darstellung)

Im Rahmen der städtebaulichen Studie wurde zwischen einem Bearbeitungs- und einem Betrachtungsperimeter unterschieden: Der Bearbeitungsperimeter, in welchem der Innovationspark sowie die Freiräume für das Szenario „mit Aviatik“ angeordnet werden sollen, umfasst das blau markierte Feld im Randbereich des Flugplatzareals (Abb. 2). Die Teams wurden aufgefordert, Vorschläge innerhalb des Bearbeitungsperimeters zu machen. Die Entwürfe zum Szenario „ohne Aviatik“ konnten auch die Pistenbereiche zur Entwicklung eines öffentlichen Landschafts- und Freiraums einbeziehen.

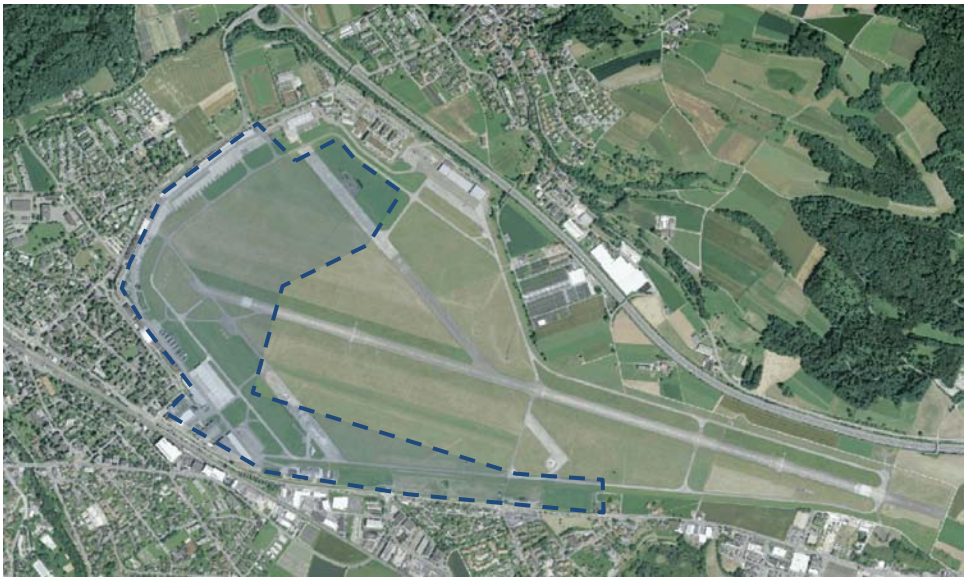


Abbildung 2: Bearbeitungsperimeter der Studie zum Innovationspark

Der Betrachtungsperimeter diente der Einbettung des Innovationsparks in einen grösseren räumlichen und funktionalen Zusammenhang und sollte die Koordination und Abstimmung mit anderen Nutzungen im direkten Umfeld verbessern. Er umfasst den gesamten Kartenausschnitt.

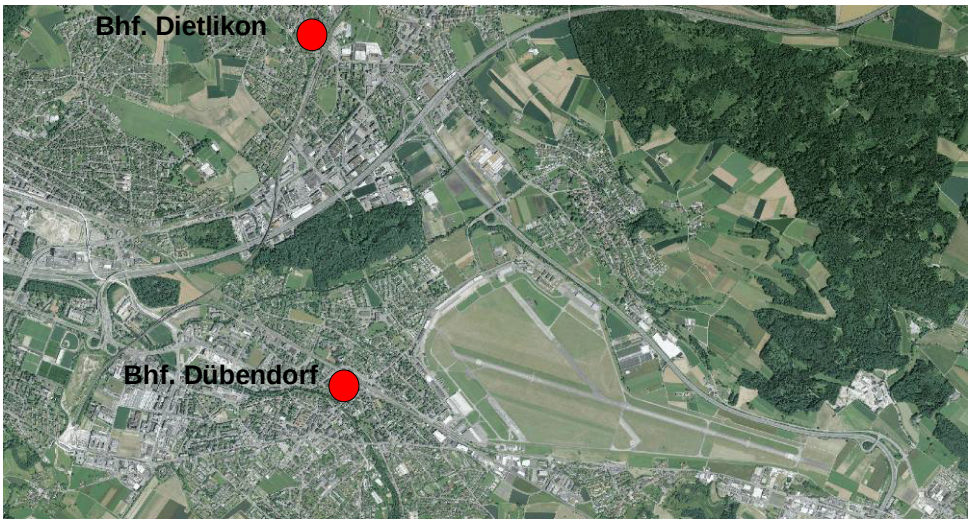


Abbildung 3: Betrachtungsperimeter der Studie zum Innovationspark

2. Projektorganisation und Verfahren

2.1. Projektauftrag nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat am 6. Juni 2012 den Grundsatzentscheid getroffen, im Kanton Zürich einen Innovationspark zu errichten und dieses Ziel als Massnahme zum Legislaturziel 12 („Wirtschaftsstandort Zürich auf ein qualitatives und diversifiziertes Wachstum ausrichten“) formuliert. Zu diesem Zweck wurde die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, unter ihrer Leitung in Absprache mit den betroffenen Direktionen bis zur Verabschiedung des Standortentscheids auf Bundesebene die Voraussetzungen für einen Hub des nationalen Innovationsparks am Standort Dübendorf zu schaffen. Der Innovationspark am Standort Dübendorf ist ein direktionsübergreifender Projektauftrag des Kantons Zürich. Nachfolgend ist die Organisationsstruktur dargestellt:

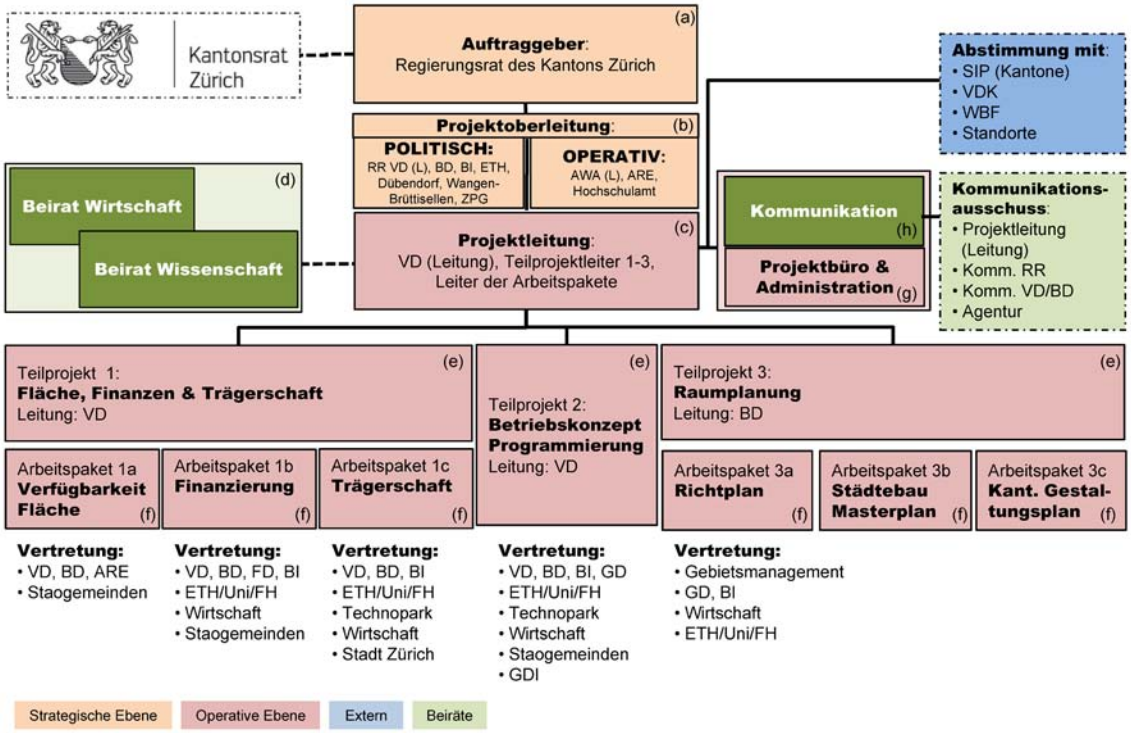


Abbildung 4: Organisation Innovationspark

2.2. Auftraggeber Raumplanung

Im Rahmen dieser direktionsübergreifenden Zusammenarbeit ist die Baudirektion, Amt für Raumentwicklung (ARE), für das Teilprojekt 3 „Raumplanung“ verantwortlich. Das Ziel ist, die planungsrechtlichen Grundlagen bis zum Standortentscheid Mitte 2015 zu schaffen. Die Projektorganisation Raumplanung stützt sich auf den Gesamtorganisationsstrukturen des Projekts nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf, ab. Sie setzt sich aus der Projektoberleitung (operativ/politisch), die alle strategischen Entscheide verantwortet, und der Begleitgruppe Raumplanung zusammen. Für die Beurteilung der städtebaulichen Studie und des kantonalen Gestaltungsplans ist diese Begleitgruppe zuständig. Die Begleitgruppe setzt sich aus einer Fachdelegation (inkl. Experten) und der Teilprojektleitung zusammen. Für die Phase des Gestaltungsplans werden ausgewählte Experten wiederum beigezogen.

Projektoberleitung

- RR Ernst Stocker, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Vorsitz
- RR Markus Kägi, Baudirektion Kanton Zürich
- RR Regine Aeppli, Bildungsdirektion Kanton Zürich
- Lothar Ziörjen, Stadtpräsident Dübendorf
- Marlis Dürst, Gemeindepräsidentin Wangen-Brüttisellen
- Bruno Walliser, Gemeindepräsident Volketswil
- Roman Boutellier, Vizepräsident für Personal und Ressourcen / Professor für Innovations- und Technologiemanagement, ETH Zürich
- Bruno Sauter, Amtschef Amt für Wirtschaft und Arbeit, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- Wilhelm Natrup, Amtschef Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich
- Markus Traber, Amtschef Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- Sebastian Brändli, Chef Hochschulamt, Bildungsdirektion Kanton Zürich
- Hans-Rudolf Blöchlinger, Präsident Zürcher Planungsgruppe Glattal (bis Juni 2014)
- Benno Hüppi, Präsident Zürcher Planungsgruppe Glattal (ab Juli 2014)

Begleitgruppe

- Sacha Peter, Leiter Abteilung Raumplanung, Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich (Vorsitz)
- Julia Wienecke, Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich (Leitung Teilprojekte 3b und 3c)
- René Kalt, Projektleiter Innovationspark Zürich, Amt für Wirtschaft und Arbeit, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- Peter Spörri, Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- Wolfgang Annighöfer, Generalsekretariat Bildungsdirektion
- Christine Barz, Kantonale Denkmalpflege, Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich
- Drazenka Dragila-Salis, ETH Bauten
- Dario Viel, Armasuisse Immobilien
- Angelus Eisinger, Direktor Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)
- Urs Meier, Zürcher Planungsgruppe Glattal

- Reto Lorenzi, Stadtplaner Dübendorf
- Claus Wiesli, Leiter Bauen und Liegenschaften Wangen-Brüttisellen
- Christian Jaques, Hochbauvorstand Gemeinderat Volketswil (Startveranstaltung und 1. Werkstattgespräch)
- Regina Arter, Hochbauvorstand Gemeinderat Volketswil (ab 2. Werkstattgespräch)
- Stephan Fürst, Leiter Hochbauabteilung Volketswil (ab 2. Werkstattgespräch)
- Thomas Kreyenbühl, Verkehrsbetriebe Glattal

Gäste an den Werkstattgesprächen:
- Wilhelm Natrup, Amtschef Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich
- Gian Schmid, Stv. Generalsekretär Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- Bruno Sauter, Chef Amt für Wirtschaft und Arbeit, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- Anna Schindler, Stadtentwicklung Zürich

Experten:
- Städtebau/Architektur: Astrid Staufer, Dipl. Architektin ETH, Staufer Hasler Architekten, Frauenfeld; Christoph Haller, Dipl. Architekt ETH, Planar AG Raumentwicklung, Zürich
- Landschaft: Christoph Haerle, Dipl. Architekt ETH und Bildhauer, Haerle Hubacher Architekten, Zürich
- Innovation: Heinz Specker, lic. iur. und Eidg. Dipl. Immobilientreuhänder, Specker Beratungen GmbH, Dübendorf
- Verkehr: Martin Buck, Dipl. Ing. ETH, SNZ Ingenieure und Planer AG
- Immobilienentwicklung: Martin Neff, Dipl. Ökonom, Raiffeisen Schweiz

2.3. Planungsverfahren

In einem kooperativen Planungsverfahren in Form einer städtebaulichen Studie haben drei Teams die städtebaulichen, nutzungsbezogenen, freiräumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Innovationsparks erarbeitet und jeweils in einen Masterplan zusammengeführt.

Vom Auftraggeber wurden im Vorfeld acht ausgewählte Anbieter eingeladen, sich für die Teilnahme an der städtebaulichen Studie zu bewerben. Jedes Team sollte sich aus mindestens einem Vertreter aus den Fachbereichen Städtebau/Architektur (Federführung), Landschafts- und Freiraumplanung und Verkehr zusammensetzen. Die Teams mussten sowohl im Bereich Städtebau als auch im Bereich Planungsrecht Kompetenzen (insbesondere bezüglich Gestaltungsplan im Kanton Zürich) nachweisen können. Gestützt auf die Zuschlagskriterien sind folgende Teams für die Bearbeitung ausgewählt worden:

- Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich, mit
  Vogt Landschaftsarchitekten AG, Zürich
  IBV Hüsler AG, Zürich
  KEEAS Raumkonzepte, Zürich

- Vittorio Magnago Lampugnani, / Baukontor AG, Zürich, mit
  Atelier Girot GmbH, Zürich
  Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
  Feddersen und Klostermann, Zürich
- agps architecture ltd., Zürich, mit
  Gadient Landschaftsarchitekten, Zürich
  Enz und Partner GmbH, Zürich
  Planwerkstadt AG, Zürich

Das Team Hosoya Schaefer wurde im Anschluss an die städtebauliche Studie mit der Ausarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans beauftragt. Gestützt auf die Ergebnisse der städtebaulichen Studie werden die Inhalte der ersten Bauetappe vertieft sowie zur Umsetzung planungsrechtlich und eigentümerverbindlich in der Form eines kantonalen Gestaltungsplans nach § 84 Abs. 2 PBG geregelt.

Das Flugplatzareal Dübendorf liegt gemäss rechtsgültigem kantonalem Richtplan grösstenteils im Landwirtschaftsgebiet. Der Kanton setzt für die Realisierung des Innovationsparks einen kantonalen Gestaltungsplan fest, der nur die Flächen umfasst, die nicht der Bauzone zugewiesen sind. Voraussetzung für die Festsetzung des kantonalen Gestaltungsplans ist eine entsprechende Festlegung im kantonalen Richtplan, die mit der bereits vom Regierungsrat beantragten Richtplanteilrevision „Linienführung Glattalbahn / Gebietsplanung nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf / Heliport Wangen-Brüttisellen“ geschaffen werden soll. Diese Vorlage wurde vom Regierungsrat am 25. Juni 2014 an den Kantonsrat überwiesen (Vorlage Nr. 5105).

Der Streifen der Randbebauung am Flugplatzareal Dübendorf liegt bereits heute in einer kommunalen Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Dieser Streifen ist Teil einer Planungszone, welche im Jahr 2012 auf Antrag der Stadt Dübendorf durch die Baudirektion festgesetzt wurde. Im Rahmen der Testplanung „Wangenstrasse – Bahnhof Plus“ der Stadt Dübendorf wurden im Anschluss die möglichen Entwicklungen für den Übergangsbereich zum Innovationspark ausgelotet.

2.4. Ablauf

Die städtebauliche Studie wurde innerhalb eines halben Jahres von Januar bis Juni 2014 erarbeitet. Im Rahmen der Studie wurden eine Startveranstaltung, zwei moderierte Werkstattgespräche und eine Schlussveranstaltung durchgeführt.

Die Beiträge zur städtebaulichen Studie wurden während der zwei Werkstattgespräche jeweils einzeln von den Teams und an der Schlussveranstaltung im Rahmen einer offenen Präsentation vorgestellt. Die Mitglieder des Beurteilungsgremiums erhielten nach den Präsentationen Zeitfenster, um Einschätzungen auszutauschen und allgemeine und teamspezifische Rückmeldungen zu formulieren.

Es wurde darauf geachtet, dass durch die Teams zwar konzeptuell unterschiedliche, aber im Sinne einer Chancengleichheit einander ebenbürtige Konzepte entwickelt wurden, die grundsätzlich alle für eine Weiterbearbeitung zum kantonalen Gestaltungsplan in Frage kämen.

Zwischen dem ersten und dem zweiten Werkstattgespräch wurden die drei Konzeptansätze den Ämtern für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) sowie für Landschaft und Natur (ALN) der Baudirektion vorgestellt, um allfällige planungsrechtliche Probleme frühzeitig zu erkennen. Es wurden keine „No-Gos“ in den Projektansätzen festgestellt, jedoch wurden den Teams ergänzende Hinweise zur Verfügung gestellt. In einem weiteren Gespräch mit Vertretern der Luftwaffe wurden alle Ansätze der Teams mit Blick auf die Erfordernisse des Stationierungskonzepts als machbar beurteilt.

Nach Abschluss der städtebaulichen Studie wurde das gewählte Team Hosoya Schaefer gebeten, einzelne Punkte des Projekts für die öffentliche Ausstellung zu überarbeiten. Das Projekt wird gemäss den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums weiter entwickelt und dient in überarbeiteter Fassung als Richtprojekt für die Umsetzung im kantonalen Gestaltungsplan.

3. Aufgabenstellung

Im Rahmen der städtebaulichen Studie war es die Aufgabe der drei Teams, innerhalb des Bearbeitungsperimeters Lösungsansätze in Form eines städtebaulichen Gesamtkonzepts für den Innovationspark zu entwerfen. Erwartet wurde eine städtebauliche Entwicklungsstrategie für einen Innovationspark und für öffentliche Freiraumnutzungen. Für die Gestaltung der Freiraumnutzungen konnten für das Szenario „ohne Aviatik“ auch die Pistenflächen des Flugplatzes einbezogen werden.

Es galt dabei, die zentralen Rahmenbedingungen und inhaltlichen Eckwerte für eine langfristige Arealentwicklung zu definieren. Das Ziel war, aufzuzeigen wie auf dem Flugplatzareal Dübendorf schrittweise ein Innovationspark mit internationaler Ausstrahlung entwickelt werden kann, der sich zugleich als Stadtquartier sinnvoll in die Nachbarschaft integriert.

Die folgenden drei Themen bildeten dabei den Leitrahmen der Studie:

- Definition der räumlichen und funktionalen Leistungsprofile eines Innovationsparks
- Standortqualifizierung und Verankerung über hochwertigen Städtebau
- Entwicklungsetappierung angesichts kurz- bis mittelfristiger Zeithorizonte

Weitere technische und rechtliche Rahmenbedingungen waren im Rahmen der städtebaulichen Studie ebenfalls zu berücksichtigen. Die zentralen Rahmenbedingungen sowie eine Auflistung sämtlicher Grundlagen und Vorgaben sind im Anhang aufgeführt.

3.1. Leistungsprofil des Innovationsparks

Ein Innovationspark bezweckt eine konzentrierte räumliche Verbindung von Forschung und Wirtschaft an einem Ort. Das Ziel des Innovationsparks ist, private und öffentliche Akteure aus Forschung, Entwicklung und der Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung miteinander zu vernetzen und neues Wissen in Wertschöpfungsprozesse zu überführen. Mit Hilfe spezifischer Infrastrukturen können ideale Voraussetzungen für den Innovationsprozess geschaffen und dieser beschleunigt werden. Eine Innovation ist dann als solche zu verstehen, wenn sie am Markt kommerzialisierbar ist.

Fallstudien zu etablierten Innovations- und Technologieparks haben folgende allgemeine Erfolgsfaktoren identifiziert:

- Räumliche Nähe zwischen den verschiedenen Akteuren fördert die Vernetzung der Akteure und intensiviert den Wissensaustausch sowie Technologietransfer und beschleunigt diesen
- Flexible Strukturen erlauben, bestehende Nutzungen zu erweitern, diese an bestehende/neue Bedürfnisse (einzelner Akteure) anzupassen und/oder neue Nutzungen anzusiedeln

- Integrierte Standorte mit Freizeit- und Erholungsnutzungen und Kultureinrichtungen sowie spezielle Wohnnutzungen sichern ein attraktives Arbeitsumfeld, steigern die Standortattraktivität und unterstützen formelle und informelle Begegnungen
- Ankernutzungen und Infrastrukturprojekte erzeugen eine globale Ausstrahlung und ziehen qualifizierte Akteure an
- Leuchtturmprojekte steigern die Attraktivität des Stadtquartiers und fördern damit die Akzeptanz in der Bevölkerung

Die Arbeiten zur inhaltlichen Ausrichtung des Innovationsparks liefen parallel zur städtebaulichen Studie und sind noch nicht abgeschlossen. Die Teams waren daher gefordert, sich mit der Konzeption eines Innovationsparks im Allgemeinen zu befassen. Im Zentrum standen die Fragen, mit welchen strukturellen und themenorientierten Faktoren die Vernetzung intensiviert werden kann, wie sich kreative Prozesse fördern und beschleunigen lassen und wie ein attraktiver Standort geschaffen werden kann. Ziel war es, die grundlegenden Prinzipien und Spielregeln aufzuzeigen, welche die räumlichen und funktionalen Beziehungen eines Innovationsparks intensivieren. Dabei stellte sich auch die Frage, ob sich spezifische nutzungsmässige und logistische Leistungsanforderungen formulieren lassen. Es wurden Aussagen erwartet, ob durch spezifische Nutzungskonzeptionen und -anordnungen der Innovationsprozess gesamthaft gefördert und optimiert werden kann.

Gestützt auf ein modulares System waren ferner Gebäudetypologien und ggf. hybride Strukturen zu entwickeln, welche flexible Entwicklungen erlauben und sich den unterschiedlichen Bedürfnissen der verschiedenen Akteure – auch über einen längeren Zeithorizont – anpassen lassen. Die Prinzipien/Leistungsanforderungen der räumlichen Strukturen waren so weit wie möglich mit Prinzipskizzen/Bildnachweisen oder Referenzen zu visualisieren.

3.2. Städtebauliche Verankerung

Die erarbeiteten räumlichen und funktionalen Strukturprinzipien waren in ein räumliches Gefüge zu übersetzen und auf dem Flugplatzareal Dübendorf zu verankern. Es wurde eine funktionalräumliche Auseinandersetzung erwartet, welche Themen wie Städtebau, Dichteverteilung, Nutzungen, Verkehr, Freiraumstrukturen und öffentliche Räume aufgreift. Es galt, ein städtebauliches Grundgerüst für den Innovationspark und die Freiraumnutzungen zu entwickeln. Die identitätsstiftenden Strukturelemente und öffentlichen Räume waren zu definieren. Die Strukturen sollten so anpassungsfähig ausgestaltet sein, dass Spielräume für ein flexibles Wachstum einzelner Bereiche und neue Entwicklungen bestehen bleiben.

Da ein definitiver Entscheid des Bundes hinsichtlich des zivilaviatischen Flugbetriebs für die städtebauliche Studie noch nicht vorlag, waren im Rahmen dieser Studie zwei Szenarien aufzuzeigen: Im Szenario „mit Aviatik“ sollten insbesondere die aus dem Flugbetrieb resultierenden Beschränkungen (Hindernisbegrenzung und Lärmkurven) in der städtebaulichen Auslegeordnung bezüglich volumetrische Höhenentwicklung von Bauten und Anordnung von Nutzungen berücksichtigt werden. Im Szenario „ohne Aviatik“ hingegen war das städtebauliche und freiräumliche Potenzial darzustellen, welches bei Flugbetriebseinstellung möglich wird.

Ein wichtiges Thema stellte die städtebauliche Einbettung der neuen Strukturen des Innovationsparks in den bestehenden Kontext dar. Die Aspekte Belebung und Nutzungsdurchdringung der Übergangsbereiche zu den bestehenden Siedlungsgebieten (z.B. durch Unterbringung von publikumsorientierten Nutzungen in Bestandsbauten) sowie die Verzahnung der neuen Strukturen auf dem Flugplatzareal mit den bestehenden Quartieren wurden bereits im Rahmen der kommunalen Testplanung „Wangenstrasse – Bahnhof Plus“ der Stadt Dübendorf bearbeitet. Diese Themen sollten auch in der vorliegenden Studie thematisiert und gespiegelt werden. Insbesondere waren Aussagen zum Potenzial der unter Denkmalschutz stehenden Objekte für die Vernetzung und Belebung des Quartiers gewünscht (u.a. auch bzgl. möglicher Nutzungskonzeptionen etc.). Die Erkenntnisse aus der kommunalen Testplanung wurden den Teams während der Erarbeitung zur Verfügung gestellt. Als zentrales Element für den öffentlichen Raum war zudem die neue Linienführung der Glattalbahn zu berücksichtigen. Im Zusammenhang mit der Adressbildung war der Linienführung besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Wohnungsbau im konventionellen Sinne ist innerhalb des Bearbeitungsperimeters ausdrücklich nicht vorgesehen. Planungsrechtlich ist dies mit dem gewählten Verfahren nicht möglich (Landwirtschaftsgebiet, kantonaler Gestaltungsplan im öffentlichen Interesse). Hingegen stellt die Anordnung von neuen Wohnnutzungen in den bestehenden umliegenden Quartieren, insbesondere im Testplanungsperimeter „Wangenstrasse – Bahnhof Plus“ der Stadt Dübendorf, eine Chance für die Siedlungserneuerung dar. Innerhalb des Perimeters des Innovationsparks werden ausschliesslich besondere Wohnnutzungen zulässig sein, die im engen funktionalen Zusammenhang mit dem Innovationspark stehen, wie z.B. Unterkünfte für Forschende/Studierende, Boarding Homes, Hotels und dergleichen. Diese waren in geeignetem Masse vorzusehen. Auch das Potenzial der unter Denkmalschutz stehenden Objekte im Flughafenperimeter war ggf. bezüglich Wohnnutzungen zu prüfen.

Eine Durchmischung des Gebiets soll in erster Linie durch die Integration von Erholungs- und Freizeitnutzungen erfolgen. Die räumliche Nähe zwischen Arbeits- und Freizeitnutzungen gilt als Erfolgsfaktor. Eine (publikumsorientierte) Nutzungsdurchmischung fördert zudem die Zugänglichkeit für die allgemeine Öffentlichkeit und steigert den Mehrwert für die Standort- und die Nachbargemeinden. Potenzielle Nutzungsvorschläge, welche auch Synergien mit den angrenzenden Quartieren aufweisen, waren aufzuzeigen. Die verlängerte Achse der Piste nach Osten wurde als ein möglicher Kristallisationspunkt für öffentliche und Freizeitnutzungen vorgeschlagen. Die Pisten- und Sichtachse („Säntisblick“) sollte in jedem Fall erhalten bleiben und zur Adressbildung genutzt werden.

Gemäss Testplanung „Raumentwicklung Flugplatz Dübendorf“ (2009) soll das Flugplatzareal auch als Park genutzt werden und der Öffentlichkeit zugänglich sein. Innerhalb des Planungsperimeters sind entsprechende Parkflächen anzuordnen, die einerseits dauerhaft angelegt sind bzw. sukzessive den folgenden Entwicklungsschritten weichen sollen (vgl. Teilrevision kantonaler Richtplan, Glattalbahn/nationaler Innovationshub/Heliport Wangen-Brüttisellen, Vorlage Nr. 5105). Im Fall einer zivilaviatischen Nutzung wird das Gebiet südlich sowie nördlich der Piste bis zur Helikopterbasis der Öffentlichkeit nicht zugänglich sein. Im Fall einer Aufgabe der Pistennutzung für aviatische Zwecke können hingegen weitere Flächen für eine grosszügige Freiraumnutzung freigespielt werden.

Fallstudien von etablierten Innovationsparks zeigen eine Nutzungsdurchmischung im Verhältnis eins zu vier. Mindestens achtzig Prozent der Geschossflächen waren daher für

Dienstleistungs-, Produktions- und Forschungsflächen vorzusehen. Die verbleibenden rund zwanzig Prozent der Geschossflächen sollten für Freizeit-, Erholungs- und Wohnnutzungen einschliesslich Versorgungseinrichtungen sowie für Konferenz-, Gastro- und Eventnutzungen zur Verfügung stehen. Da die Forschungsschwerpunkte für einen Innovationspark auf dem Flugplatzareal Dübendorf noch nicht eingegrenzt wurden und entsprechend keine konkreten Aussagen bzgl. Raumbedürfnissen getroffen werden konnten, waren die oben genannten Richtwerte als Orientierungshilfe zu verstehen. Je nach Forschungsschwerpunkt werden diese gegebenenfalls nach oben bzw. nach unten zu korrigieren sein. In der ersten Etappe können somit voraussichtlich neue Arbeitsplätze in der Grössenordnung von 1'000 bis 3' 500 (exkl. Studierende, siehe unten) entstehen. Bei späterem Vollbetrieb des Innovationsparks wird mit rund 4'000 bis 9' 000 Arbeitsplätzen gerechnet.

Als Ergänzung zu obigen Vorgaben wurde am ersten Werkstattgespräch die vom Kanton und den Hochschulen definierte Zusatzaufgabe gestellt, ein fiktives Campus-Modul in das städtebauliche Gesamtkonzept zu integrieren. Als mögliche Ankernutzung eines Innovationsparks war die Integration einer eigenständigen Hochschul- und/oder Forschungseinheit mit bis zu 2'300 Studierenden und ca. 670 Mitarbeitenden in das Gesamtkonzept aufzuzeigen. Diese Campusanlage sollte etappiert auf dem Areal verwirklicht werden. Mit dem Ziel einer schnellen Inbetriebnahme einzelner Einheiten eines Hochschulmoduls sollte aufgezeigt werden, welcher Flächenbedarf bereits kurzfristig in den bestehenden Bauten am Flugplatzkopf untergebracht werden könnte.

Gemäss kantonalem Richtplan ist mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses mit dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen (ohne Velo- und Fussverkehr). Gut erschlossene städtische Gebiete haben einen höheren Beitrag zu leisten. Siedlungs- und Verkehrsplanung haben dieses Modalsplit-Ziel zu stützen. Eine hohe Erschliessungsqualität ist für die Umsetzung des Innovationsparks zentral. Die Achse der geplanten Glattalbahn soll als funktionales Rückgrat des Innovationsparks dienen und mit hoher städtebaulicher und adressbildender Qualität gestaltet werden. Im Rahmen der städtebaulichen Studie war aufzuzeigen, wie die Glattalbahn mitsamt Haltestellen durch den Innovationspark geführt werden soll. Bis zur Erweiterung der Glattalbahn sollen für den Busvorlauf entlang des künftigen Trassees Busspuren erstellt werden. Zudem wurden Aussagen dazu erwartet, wie mit einem attraktiven Wegnetz ein hoher Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr gefördert werden könnte. Bei der Erschliessung des Gebiets für den motorisierten Individualverkehr war auf eine zweckmässige Anlieferung aller Baufelder zu achten.

Angesichts der Leuchtturm-Funktion des Innovationsparks wurden bezüglich Energieeffizienz hohe Ansprüche an die städtebaulichen Konzepte gestellt. Die Teams sollten sich stufengerecht sowohl mit dem Energiebedarf als auch mit der Energieversorgung auseinandersetzen. Insbesondere hinsichtlich Verbrauch von grauer Energie, Endenergieverbrauch sowie die Treibhausgasemissionen wurden Lösungsansätze mit Modellcharakter erwartet.

3.3. Entwicklungsetappierung

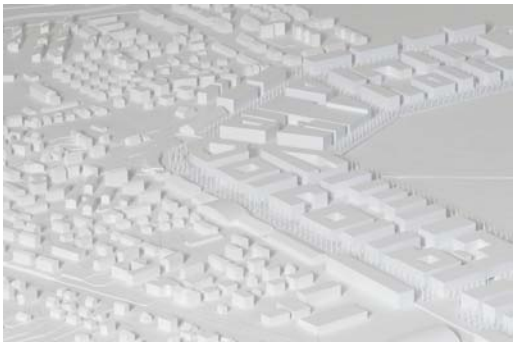
Der Faktor Zeit war konstituierender Bestandteil der Aufgabe und war entsprechend im Entwurfsprozess zu berücksichtigen.

Das für den Innovationspark reservierte Planungsgebiet umfasst ca. 70 ha und soll schrittweise dieser Nutzung zugeführt werden. Für die Entwicklung des gesamten Areals innerhalb des Planungsperimeters wird von einem Horizont von einer Generation ausgegangen. Für den ersten Etappierungsschritt sollen 10 bis 25 ha beansprucht werden. Dabei soll bereits in der ersten Etappe eine grosse Nutzungsvielfalt erreicht werden.

Es wurden Aussagen hinsichtlich der städtebaulichen Kurz- und Langfristperspektive (Etappierungsschritte, Nutzungsverteilung, Nutzungsdichte, Infrastrukturen und Freiraumentwicklung) sowie bezüglich potenzieller Synergien mit den angrenzenden Quartieren erwartet. Dazu gehören auch Überlegungen zu Start- bzw. Schlüsselprojekten und allfälligen Ankernutzungen, die einen attraktiven Nukleus bilden und zu einer „Initialzündung“ beitragen können. Es waren zentrale und dezentrale Kongress-, Konferenz- und Eventfacilities vorzusehen. Ferner waren im Entwurf Infrastrukturbauten und insbesondere auch die neue Linienführung der Glattalbahn inkl. Haltestellen und ihre Entwicklung auf der zeitlichen Achse zu verankern.

4. Ergebnisse

Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich, mit
Vogt Landschaftsarchitekten AG, Zürich
IBV Hüsler AG, Zürich
KEEAS Raumkonzepte, Zürich
Keoto AG, Zürich, Zürich / Maxmakers AG, Zürich



Vittorio Magnago Lampugnani / Baukontor AG, Zürich, mit
Atelier Girot GmbH, Zürich
Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
Feddersen und Klostermann, Zürich
Institut für Raum- und Landschaftentwicklung (PLUS), ETH Zürich

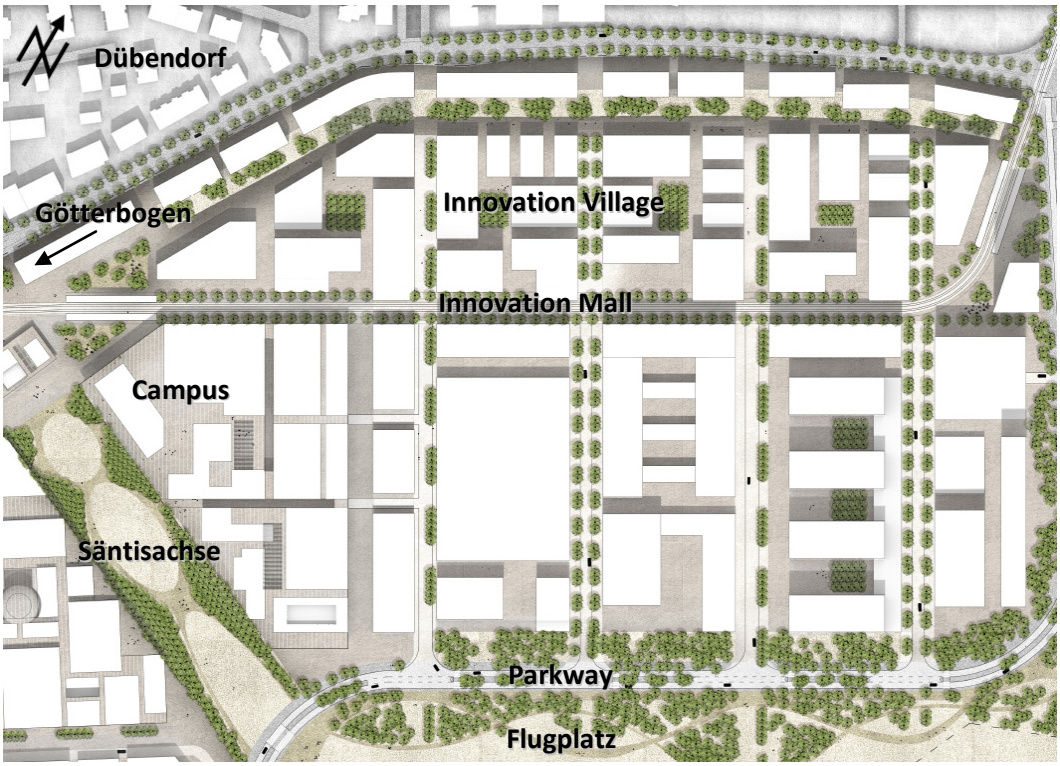
Modell, Ankunftsbereich am „Götterbogen“[1]

agps architecture ltd., Zürich, mit
Gadient Landschaftsarchitekten, Zürich
Enz und Partner GmbH, Zürich
Planwerkstadt AG, Zürich
Zeugin Gölker Immobilienstrategien, Zürich

[1] Eine ausführliche Dokumentation der Projektbeiträge findet sich im Anhang.

4.1. Team Hosoya Schaefer

Modell, Endausbau, Szenario „ohne Aviatik“, Sicht von Westen[2]



Plan, 1. Etappe

[2] Die Abbildungen zeigen den Stand des Projektbeitrags nach Abschluss der städtebaulichen Studie. Die Empfehlungen zur Weiterbearbeitung (vgl. Kap. 6) sehen u.a. vor, auf die Freiraumgestaltung mit Waldgürtel zu verzichten, den ringförmigen Spezialbau zu überprüfen und von der Planung eines Hochhauses in einer ersten Phase Abstand zu nehmen. Der Projektbeitrag wird für die Ausstellung dahingehend überarbeitet.

4.1.1. Städtebauliches Gesamtkonzept / Masterplan

Das Konzept nimmt als Ausgangspunkt, dass sich auf dem Flugplatzareal Dübendorf Aufgaben von nationaler Bedeutung ablösen. Wo vormals die Armee den schweizerischen Luftraum gesichert hat, soll neu der Innovationspark den Wissensraum der Schweiz und damit die Zukunftsfähigkeit des Landes sichern. Der Metropolitanraum Zürich – wie auch das polyzentrische Schweizer Mittelland insgesamt – wird als bereits funktionierender Innovationspark betrachtet, oft fehlten aber Schwerpunkte, Vernetzung der Nutzungen und Cluster.

Das Konzept sieht im Glattal die Chance, ein „Science Valley“ zu entwickeln. Die alten Landstrassen könnten stadtlandschaftliche Achsen bilden, die verschiedene öffentliche Institutionen (u.a. EMPA, ETH, UZH) und Funktionen (Wohnen, Forschung, Shopping, Erholung) verbinden. Das Konzept will die städtischen Elemente und den Freiraum auf der Massstabsebene der Agglomeration verankern und verknüpfen. Der Innovationspark soll als Ort der Innovation mit internationaler Ausstrahlung wahrgenommen werden, lokal verankert und für die Bevölkerung attraktiv sein.

Innerhalb des Innovationsparks sollen unterschiedlich charakterisierte Bereiche Identität und auf verschiedene Bedürfnisse abgestimmte Adressen schaffen („Innovation Mall“, „Innovation Village“, „Innovation Industry“, „Campus“). Die Programmierung der Nutzungen und die Formate der Baufelder sind je nach Quartierstruktur unterschiedlich. Neben qualitätsvollen Räumen werden übergeordnete Themen gesetzt, die Firmen und Personen langfristig anziehen. Die Systemwissenschaften („complex system science“) könnten als beispielhaftes Leitthema dienen.

Ausgangspunkt der Entwicklung ist der zentrale Ankunftsort beim sogenannten „Götterbogen“ (unter Denkmalschutz stehendes Objekt an der Kreuzung Wangenstrasse und Rechweg) und die parkartig gestaltete „Säntisachse“ (Sichtachse zum Säntis), um die langfristig zwei Ankernutzungen angeordnet werden. Ankernutzungen mit breiter Ausstrahlung werden als zwingende Inkubatoren des Innovationsparks erachtet. Vom Götterbogen aus wird das Gebiet durch die „Innovation Mall“ im Norden und das Gebiet „Innovation Industry“ Richtung Süden strukturiert. Für die erste Etappe ist auf einer Fläche von rund 25 ha eine Bruttogeschossfläche von rund 330 000 m^2, für den Gesamtausbau von 680'000 m^2 vorgesehen.

Die „Innovation Mall“ liegt in der direkten Verlängerung der Wangenstrasse, ist als Rückgrat der Entwicklung städtisch und dicht ausgebildet und fungiert als Fussgängerachse mit Baumallee und Glattalbahn. Ihre Gestaltung ist kontrolliert durch Traufhöhen, Pflichtbaulinien und Gestaltungsvorschriften. Die ansässigen Firmen richten ihre publikumswirksamen Bereiche wie Ausstellungsräume, Aufenthalts- und Repräsentationsräume auf diese Achse aus. Die Nutzungen entwickeln sich baulich jeweils von der Hauptachse in die Tiefe. Die MIV-Erschliessung erfolgt längerfristig rückwärtig über den die Siedlungsfläche abschliessenden "Parkway".

Auf der nördlichen Seite der „Innovation Mall“ liegt das „Innovation Village“. Dieses ist ein kleinräumiges, stark durchwegtes gewerbliches Gebiet. Höfe dienen der Erschliessung und Adressierung. Die Gestaltung der Baufelder ist durch Pflichtbaulinien vorgegeben.

4.1.2. Etappierung

Zusammen mit einer öffentlichen (Anker-)Nutzung auf der nördlichen Seite der Säntisachse (z.B. „Campus“) bildet die „Innovation Mall“ die erste Etappe des Innovationsparks. Die erste Etappe wird in vier Phasen entwickelt, wobei die erste Phase erschliessungstechnisch vom Bestand (Wangenstrasse) ausgeht, d.h. mit minimalem Aufwand startet. Danach werden schrittweise Abschnitte der „Innovation Mall“ und des „Parkways“ (aus-)gebaut. Der Flächenbedarf für Erschliessungsanlagen und öffentlichen Raum fällt demnach laut Mengengerüst für die gesamte erste Etappe deutlich geringer als bei den anderen Projektbeiträgen aus. Die Investitionen seitens der öffentlichen Hand konzentrieren sich am Anfang hauptsächlich auf die Ansiedlung von möglichen Ankernutzungen.

4.1.3. Nutzungsverteilung

Die vorgeschlagene Nutzungsmischung geht über die eigentliche Kernnutzung hinaus und besteht aus Ankernutzungen (z.B. „Campus“), Business-Nutzungen (Innovationspark im engeren Sinne), Sonderwohnformen, sozialer Infrastruktur, speziellen Nutzungen (z.B. Museum), regionalen Funktionen (z.B. Berufschulen), Infrastruktur (Kongress-Facilities) und Freiräumen. Neben dem möglichen Campusmodul wird als weitere Ankernutzung exemplarisch ein Museum für bedeutende naturwissenschaftliche Sammlungen der ETH dargestellt („Museum for Natural Systems“).

Entlang der „Innovation Mall“ ist die Ansiedlung von Grossfirmen (südliche Baufelder), Restaurants und Hotels geplant. Kleineren Nutzungseinheiten und untergeordnetes Wohnen sind im stark durchmischten „Innovation Village“ nördlich der „Innovation Mall“ angeordnet. Neben Service- und Kongresseinrichtungen in der Randbebauung ist auch die Ansiedlung von gewerblich-industriellen Nutzungen und eines kleineren Technoparks vorgesehen.

4.1.4. Freiraumkonzept

Das Freiraumkonzept gliedert sich in differenzierte Teilräume und deckt unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse ab. Die „Innovation Mall“ ist als städtischer Boulevard für den öffentlichen Verkehr sowie für den Fuss-/Veloverkehr vorgesehen. Baumsorten aus der ganzen Welt sollen die internationale Ausrichtung des Innovationsparks unterstreichen. Verschiedene kleinere Plätze innerhalb der Bebauungsstruktur bieten Begegnungsräume.

Der „Parkway“ schafft eine öffentliche Kante zwischen Innovationspark und Freifläche und ist als dreispurige, "bewaldete" Hauptstrasse mit einem grosszügigen Mittelstreifen und breiten Trottoirs gestaltet. Er bildet eine erkennbare Erschliessungsfigur, die auf der Massstabsebene der Agglomeration angelegt ist und der Adressbildung dient. Der „Parkway“ ist einfach zu queren und markiert im Szenario „ohne Aviatik“ den Übergang vom Innovationspark zum Landschaftspark. Im Szenario „mit Aviatik“ werden Freiflächen, Höfe und Achsen innerhalb des Perimeters stärker als Pocketparks und Grüngürtel ausgebildet.

An zwei Stellen wird die Bebauungstruktur von Parkbändern durchquert (bei der Säntisachse und im Süden zwischen „Innovation Industry“ und Fliegermuseum), welche der Bevölkerung im Szenario „ohne Aviatik“ den Zugang zum Landschaftspark ermöglichen und dessen Dimensionen auch in den Quartieren erlebbar machen. Der Landschaftspark wird offen gestaltet sein und zum Entspannen einladen. Für "plane spotting" wird eine kleine Anhebung ausgebildet. Der Park wird von waldartigen Flächen eingefasst.

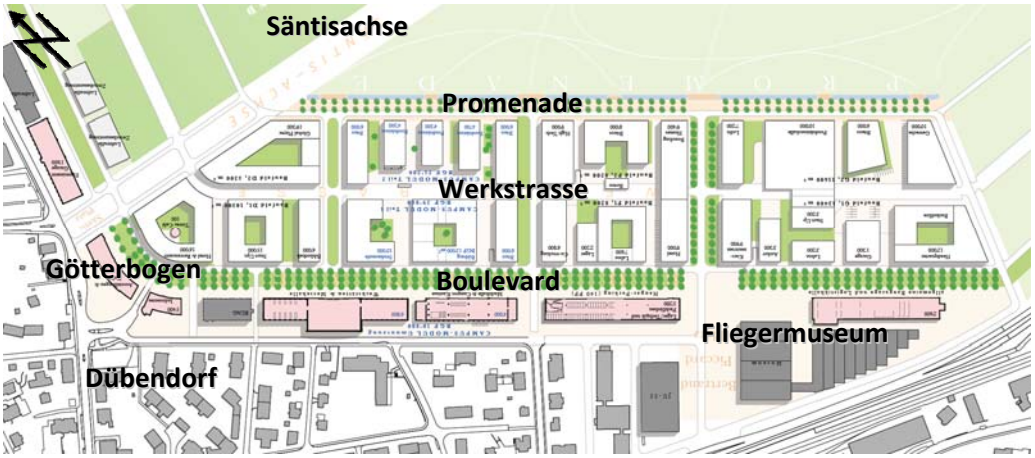
4.1.5. Verkehrs-/Erschliessungskonzept

Das Verkehrskonzept zielt auf eine Trennung der Haupterschliessung für den öffentlichen (ÖV) und motorisierten Individualverkehr (MIV) ab. Die „Innovation Mall“ ist die zentrale Erschliessungsachse für den Fuss-/Veloverkehr und die Glattalbahn. Ein „Park-Bus“ erschliesst zusätzlich den südlichen Teil des Innovationsparks in Richtung Volketswil. Das Fuss-/Radwegnetz ist feinmaschig und mit den umliegenden Quartieren vernetzt.

Die Haupterschliessung für den MIV soll nach Ausbau der ersten Etappe über den „Parkway“ erfolgen und die Wangenstrasse entlasten. Vom „Parkway“ wird der ganze Innovationspark über Stichstrassen rückwärtig erschlossen. Für die Zufahrt zum nördlichen Bereich muss das Glattalbahntrassee gequert werden. Gewendet wird jeweils auf den Baufeldern oder am Ende der Stichstrassen (Plätze im „Innovation Village“).

4.2. Team V. M. Lampugnani / Baukontor

Modell, Endausbau, Szenario „ohne Aviatik“, Sicht von Westen



Plan, 1. Etappe

4.2.1. Städtebauliches Gesamtkonzept / Masterplan

Der Innovationspark auf dem Flugplatzareal Dübendorf soll zum Vorreiter und Vorbild einer innovativen und nachhaltigen Schweiz werden. Prioritär ist die Schaffung eines attraktiven und klar identifizierbaren Ortes für eine neue Art von schöpferischem und produktorientiertem Arbeiten. Es soll ein Umfeld gestaltet werden, das Kommunikation, Interaktion, Innovation und Kreativität fördert.

Das städtebauliche Konzept orientiert sich an der Bandstadt-Struktur und den urbanen Kernwerten Dichte, Öffentlichkeit, Übersichtlichkeit, Offenheit und Identität. Die Leere des Flugplatzareals wird dabei als grosszügige, prägnante und identitätsstiftende Grossform angesehen, die es in Szene zu setzen gilt. Um die grösstmögliche Weiträumigkeit des Flugplatzareals als Park zu erhalten, wird mit der Bandstruktur ein sehr kompakter Siedlungskörper gegenübergestellt, der mit klaren Kanten die prägnante Formgebung unterstreicht.

Die Bandstruktur weist mit „Boulevard“, „Werkstrasse“ sowie einer „Promenade“ drei parallele Erschliessungsachsen respektive drei unterschiedliche, öffentliche und lineare Räume auf. Die „Promenade“ bildet eine scharfe Kante zur Landschaft hin. Der „Boulevard“ verläuft entlang der historischen Bauten, bildet als primärer öffentlicher Raum das städtebauliche Rückgrat und fungiert als Adresse. Der „Boulevard“ wird nicht nur als funktionaler Verkehrsraum verstanden, sondern als primärer Begegnungsraum, über den alle Wege und Aktivitäten geführt und damit Interaktion und informelle Begegnungen maximiert werden. Die mittlere „Werkstrasse“ dient zur Abwicklung von Anlieferung und Logistik.

Die Baufeldgrenzen zu „Boulevard“ oder „Promenade“ prägen den öffentlichen Raum und werden dicht bebaut (Pflichtbaulinien). Innerhalb der Baufelder ist eine freiere Gliederung mit verschiedenen Bauformen und -typologien möglich. Der Bereich der „Werkstrasse“ kann bei Bedarf für sehr grossflächige Nutzungen überbaut werden. Je nach Bedürfnis werden dort Pausenhöfe, intime Nischen, Gärten, Pavillons, Container oder Logistikflächen eingerichtet. Dieser Raum lässt eine spätere Nachverdichtung im Inneren der Bandstadt zu. Die Bruttogeschossfläche hat im Endausbau mit 520'000 m^2 gegenüber den anderen Beiträgen den kleinsten Umfang (1. Etappe: rund 158'000 m^2).

4.2.2. Etappierung

Die erste Etappe erstreckt sich vom Götterbogen bis zum Fliegermuseum. Der „Boulevard“ erschliesst in diesem Abschnitt die erste Bautiefe bis zur „Werkstrasse“ und wird somit bereits in der ersten Phase realisiert. Ausschlaggebend für die Wahl dieses Abschnitts sind das identitätsstiftende Potenzial der denkmalpflegerisch wertvolleren Bestandsbauten und die Anbindung an das südliche Flugfeldquartier. Die „Werkstrasse“ und die „Promenade“ entstehen in den nachfolgenden Phasen der ersten Etappe.

4.2.3. Nutzungsverteilung

Die bestehenden Flugplatzgebäude werden als Ankerbauten inszeniert. Sie könnten z.B. als Markthalle, Messehallen und Kantinen dienen und den „Boulevard“ mit öffentlichen Gemeinschaftsnutzungen aktivieren. Gleichzeitig bilden sie das Scharnier zwischen dem Innovationspark und der Stadt Dübendorf. In den Erdgeschossen entlang des „Boulevards“ sollen öffentliche Nutzungen wie Restaurants, Cafés etc. untergebracht werden.

Spätere Ersatzneubauten der denkmalpflegerisch nicht als zwingend erhaltenswert deklarierten Bauten werden den Randstreifen mit beidseitigen Nutzungen beleben und dem Innovationspark ein Gesicht zur Stadt geben.

4.2.4. Freiraumkonzept

Die Leere des Flugplatzareals wird als grosse und einmalige Chance für diesen Ort verstanden. Der Freiraum soll deshalb weitestgehend unberührt und baumlos bleiben als weites Feld mit Alpenblick. Auf dem "Campus Green" am Schnittpunkt von „Promenade“ und Säntisachse können temporäre Veranstaltungen und Versammlungen stattfinden.

Im Szenario „ohne Aviatik“ werden die Erholungsräume einerseits in quartierbezogenen Pocketparks und andererseits konzentriert auf einem langen, sich graduell verändernden Aktivitäts- und Vegetationsstreifen neben der zentralen Piste angeordnet. Das Flugplatzareal bleibt offen, mit einer Balance von ökologischen, landwirtschaftlichen, sportlichen und kulturellen Nutzungen. Auf dem siedlungsnahen Abschnitt des Streifens sind zunächst städtischere Freiraumnutzungen vorgesehen. Je weiter weg man sich vom Innovationspark entfernt, desto naturnaher werden die Freiflächen. Der Chrebsschüsselibach verläuft entlang der neuen Siedlungsgrenze.

Für das Szenario „mit Aviatik“ werden leicht ansteigende Lärmschutz-Böschungen zum Rand des neuen Flugplatzes hin angelegt. Durch die topografische Anhebung wird die Erholungsfläche gleichzeitig ausgedehnt und abgeschirmt. Der Sicherheitszaun des Flugplatzes wird hinter diesem "Ha-Ha" genannten Landschaftselement verborgen.

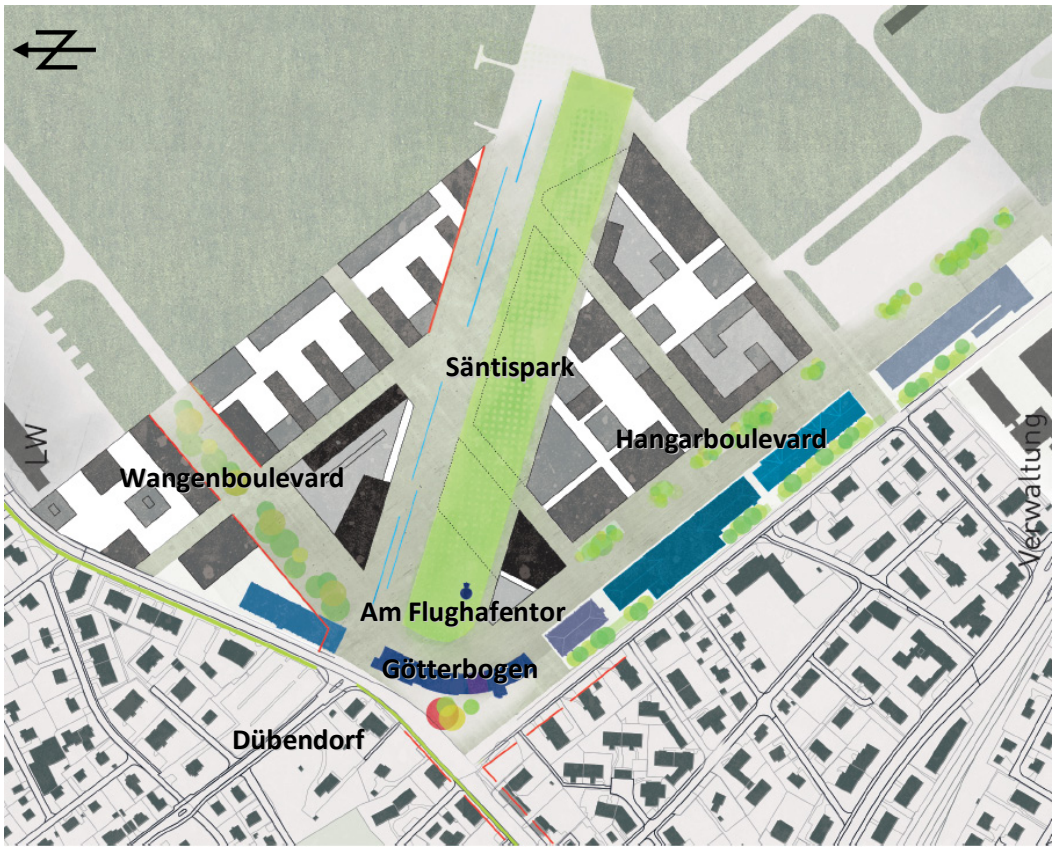
4.2.5. Verkehrs-/ Erschliessungskonzept

Hauptverkehrsträger des Innovationsparks ist der „Boulevard“, der als Erschliessungsachse für alle Verkehrsarten (ÖV, MIV, LV) dient. Dies verstärkt den städtischen Charakter und die Funktion als pulsierende Ader. Beim Götterbogen entsteht ein grosser Verkehrsknoten, der als übergrosser Kreisverkehr mit einer Stadtbahnhaltestelle im Zentrum organisiert ist.

Die Querstrassen und „Werkstrasse“ übernehmen die Feinerschliessung bzw. den Logistikverkehr. Die „Promenade“ entlang der Bandstadt ist für alle Verkehrsteilnehmer offen, aber verkehrsberuhigt gestaltet. Sie soll primär der Erholung und dem Flanieren dienen und den Übergang zu den Freiflächen bzw. zum Flugplatz definieren.

4.3. Team agps

Modell, Endausbau, Szenario „ohne Aviatik“, Sicht von Westen



Plan, 1. Etappe

4.3.1. Städtebauliches Gesamtkonzept / Masterplan

Der Konzeptansatz entlehnt aus der Kreativitätsforschung das „duale Prinzip“: Die zwei für den Innovationsprozess charakteristischen und sich ergänzenden Phasen von Konzentration (strukturiertem gezieltem Suchen) und Entspannung (ziellosem Finden) werden in die beiden Prinzipien „urbaner Stadtraum“ und „offener Freiraum“ übersetzt.

Der Übergang von Siedlungs- zu Landschaftsraum wird klar definiert. Der Innovationspark wird als neuer Stadtteil von Dübendorf mit hoher Dichte überbaut. Der Ansatz geht vom Anspruch aus, dass Stadt und Innovationspark sich ergänzen und Identität soll primär über den öffentlichen Raum geschaffen werden. Die sogenannten signifikanten Räume innerhalb des Innovationsparks schaffen als wichtige Bezugsorte Orientierung und Adressen. Es sind dies der „Säntispark“ am Flughafenkopf und die von diesen radial wegführenden Raumachsen „Wangenboulevard“ und „Hangarboulevard“. Deren unterschiedliche Ausformulierung und Charakter prägen und qualifizieren Orte innerhalb des Innovationsparks. Der Gestaltung dieser gemeinschaftlichen Räume soll eine hohe Bedeutung zukommen.

Für die Entwicklung des Innovationsparks werden drei Grundprinzipien definiert: Erstens sollen mittels eines robusten Grundgerüsts die zentralen Inhalte in einem Regelwerk gesichert werden. Zweitens ist bei der Regelung klar zwischen „must-have“ und „nice-to-have“ zu unterscheiden. Drittens ist aufgrund der vielen offenen Fragen ein möglichst grosser Spielraum offen zu halten. In der strategischen Umsetzung wird darauf fokussiert, mit den Schlüsselbauten den Innovationspark zu steuern, mit dem öffentlichen Raum den Innovationspark zu prägen und die Baufelder zu regeln.

Die Bebauungsregeln werden zurückhaltend formuliert und gewährleisten so die nötige Flexibilität, um auf Unsicherheiten in der Programmierung oder bei Bedarf entsprechend reagieren zu können. Die Baufelder werden grosszügig dimensioniert. Entlang der signifikanten Räume und an den Schlüsselstellen nimmt die Regelungsdichte zu.

Die bestehenden und für den Ort charakteristischen Gebäude sollen als Identitätsstifter genutzt werden. Sie nehmen schon ab einem frühen Zeitpunkt neue innovationsparkorientierte Nutzungen auf. Ergänzend hierzu werden an zentralen und an exponierten Orten neue Schlüsselbauten vorgesehen. Sorgfältig mit Nutzungen programmiert und gestaltet, verfügen diese Neubauten über Ausstrahlungs- und Anziehungskraft.

Die Grundstrukturen des Innovationsparks für die Szenarien „mit Aviatik“ und „ohne Aviatik“ unterscheiden sich in der Ausbildung des Siedlungsrands, dem Übergang zum Freiraum bzw. Flugplatz und der Dimensionierung der Erholungsräume. Während im Szenario „mit Aviatik“ der Siedlungsrand fast rechtwinklig zur Piste angeordnet ist, orientiert sich der Siedlungsrand im Szenario „ohne Aviatik“ parallel an den Erschliessungsstrassen.

4.3.2. Etappierung

Der Bereich um das Flughafentor beim Götterbogen ist als wichtigster Ort im Innovationspark der Ausgangspunkt für die Entwicklung. In der Anfangsphase wird der Fokus auf die vorhandenen Anknüpfungspunkte gelegt. Die 1. Etappe wird auf beiden Seiten der Säntisachse entwickelt. Von Anfang an weist das Projekt somit einen signifikanten Stadt- und Freiraum mit Schlüsselarealen auf. Die Bruttogeschossfläche soll sich von einer kleineren 1. Etappe (rund 137'000 m^2) bis zum Endausbau auf 587'000 m^2 steigern.

4.3.3. Nutzungsverteilung

Die Nutzungszuordnung erfolgt nach dem Prinzip, „ausgewählte Nutzungen“ sind präzise zu verorten, „unterstützende Nutzungen“ sind in der Nähe anzusiedeln. Zu den ausgewählten Nutzungen zählen Ankernutzer wirtschaftlicher resp. institutioneller Art, Startup- und kreativwirtschaftliche Firmen, Konferenzhäuser, Nahversorgung sowie Restaurationsbetriebe und Hotels.

4.3.4. Freiraumkonzept

Der nördlich verlaufende „Wangenboulevard“ soll mit urbanen Qualitäten ausgestattet und mit Ankernutzungen in seiner repräsentativen Wirkung gestärkt werden. Der unmittelbar an die bestehenden Bauten angrenzende, nach Süden führende „Hangarboulevard“ wird als bunter und kreativer Ort dargestellt, wo verschiedene Nutzungen mit Stadtbezug (Cafés, Restaurants, Kindertagesstätten etc.) angesiedelt werden sollen. Der Platz „Am Flughafentor“ markiert den Eingang in den Innovationspark und soll, umgeben von Schlüsselarealen, zu einem „Leuchtturm“ inszeniert werden.

Im Szenario „ohne Aviatik“ ist die Freifläche als ein grossflächiger Park geplant, der als Allmend gestaltet der Erholung dienen soll. Im Szenario „mit Aviatik“ bildet ein schmalerer, hainartig ausgestalteter „Randpark“ zum Flugplatz den zentralen Erholungsraum. Ergänzt wird dieser innerhalb der Siedlungsstruktur durch den in der Verlängerung der Säntisachse angeordneten „Säntispark“.

4.3.5. Verkehrs-/ Erschliessungskonzept

Das Verkehrs- und Erschliessungskonzept ist stufenartig aufgebaut: Grobverteiler (S-Bahn resp. die Autobahn A53), Mittelverteiler (Glattalbahn/„Tangente Stadtkante“) sowie Feinverteiler (Bus/Einbahnstrassen). Ziel des Verkehrskonzepts ist es, den Fuss- und Veloverkehr mit dem öffentlichen Verkehr zu verknüpfen und beide Verkehrsarten vom MIV zu entflechten. Mehrere Sammelgaragen entlang der Tangentialverbindung sollen den Autoverkehr im Inneren des Innovationsparks reduzieren und die Nutzer zum zu Fuss Gehen anregen. Die Glattalbahn soll langfristig drei Linien aufweisen (Stettbach-Dietlikon, Stettbach-Volketswil, Dietlikon-Volketswil). Am Flughafentor treffen alle drei Linien zusammen, was die Leuchtturm-Funktion des Eingangsbereichs zusätzlich unterstreicht.

5. Bewertung

5.1. Beurteilungskriterien

Bei der Beurteilung der Studien durch die Begleitgruppe standen folgende Aspekte im Vordergrund:

- Was zeichnet die Studie aus? Was sind die zentralen Erkenntnisse?
- Gelingt es, identitätsstiftende Strukturen zu entwickeln?
- Wie fügt sich das Bebauungskonzept in die bestehenden bzw. die geplanten Siedlungsstrukturen ein (Siedlung, Verkehr, Freiraum)? Wie wird der Übergang zwischen Innovationspark und angrenzenden Quartieren gestaltet? Wie gelingt eine Adressbildung?
- Sind die geplanten Nutzungen und Funktionszusammenhänge berücksichtigt? Sind eine zweckmässige Nutzungsverteilung und Nutzung bei einem allfälligen Flugbetrieb möglich?
- Wie hoch ist die Flexibilität des Gesamtkonzepts, auf neue Anforderungen bzw. geänderte Rahmenbedingungen zu reagieren?
- Sind die Schlüsselprojekte bezeichnet, die Massnahmen priorisiert und auch in der zeitlichen Perspektive aufgezeigt?
- Werden die Zusammenhänge und Abhängigkeiten zwischen den Infrastrukturanlagen im Bebauungskonzept aufgezeigt? Werden Angaben bezüglich der Grundausstattung bzw. minimaler Infrastrukturanlagen formuliert?
- Ist eine attraktive verkehrliche Erschliessung und Erreichbarkeit des Innovationsparks für alle Verkehrsarten sichergestellt?
- Ist die verkehrliche Erschliessung der ersten Etappe auf die bereits bestehende Infrastruktur ausgerichtet?
- Ist der Lösungsansatz im Hinblick auf einen neuen ÖV-Korridor Richtung Volketswil-Schwerzenbach aufwärtskompatibel?

5.2. Team Hosoya Schaefer

5.2.1. Beurteilung

Das Konzept weist äusserst einprägsame und identitätsstiftende Orte auf (zentraler Platz beim Götterbogen, „Innovation Mall“, „Parkway“). Die räumliche Strukturierung und die Programmierung der Nutzungen sind eng aufeinander abgestimmt. Die erste Etappe bietet bereits einen ausgereiften Nukleus, mit dem ein „Gründungsakt“ des Innovationsparks gelingen kann. Die städtebaulichen Elemente entfalten mit den exemplarisch vorgeschlagenen Nutzungen eine starke Ausstrahlungskraft. Das Konzept verfügt über die gewünschten Leuchtturmprojekte und die nötige Flexibilität, mit Planungsunsicherheiten umgehen zu können. Die Einbettung der historischen Randbebauung ist zwar verbal beabsichtigt, konzeptionell jedoch wenig sichtbar. Der Umgang mit bedeutsamen Bauten wie dem Götterbogen und dem alten Kontrollturm ist zu optimieren.

Es wird begrüsst, dass in der Startphase niederschwellige Erschliessungsmassnahmen vorgesehen sind und das Konzept sich in kleinen oder grösseren Schritten entwickeln lässt. Mit der Ausrichtung der ersten Etappe Richtung Westen wird eine frühzeitige Umsiedlung bestehender Nutzungen des Militärs vermieden. Dass bereits in der ersten Etappe früh alle wesentlichen Elemente (zentrale Plätze, Ankernutzer etc.) vorhanden sind, ist eine besondere Stärke des Konzeptes. Diese Elemente können sowohl dem Innovationspark im Sinne von Leuchtturmprojekten Anziehungskraft verleihen, wie auch einen neuen Ortsteil von Dübendorf begründen. Während die Erschliessung mit geringem Aufwand startet, setzt die Ausbildung der ersten Etappe gewisse Investitionen voraus.

Das Freiraumkonzept unterstützt die Strategie, zentrale Orte der Begegnung zu schaffen und Adressen zu bilden. Es unterstreicht den Charakter unterschiedlicher Quartiere im Innovationspark. Der vorgeschlagene Waldgürtel im Konzept „ohne Aviatik“ wird jedoch als ein dem Charakter des Ortes nicht gerecht werdendes Element beurteilt. Er überzeugt weder räumlich-funktional noch in seiner übergeordneten Einbettung.

Die Ausbildung einer reinen ÖV-/LV-Achse und einer separaten Haupterschliessung für den MIV werden begrüsst. Das Erschliessungssystem des MIV ist jedoch gesamthaft zu vertiefen. Es sind Aussagen bezüglich der Auswirkungen auf das übergeordnete Netz zu entwickeln. Im Areal ist das MIV-System zu optimieren. So sind z.B. die Anzahl Querungsstellen der Glattalbahn (MIV, LV) und die Anzahl Anschlusspunkte der Feinerschliessung an den „Parkway“ zu reduzieren, die Haupterschliessung von zwei Seiten zu prüfen (Wangenstrasse und „Parkway“) und die Wendemöglichkeiten zu optimieren.

Das Team zeigte sich im Prozess sehr flexibel, auf Hinweise und Schwerpunktsetzungen der Begleitgruppe einzugehen, und konnte mit stets optimierten Lösungsansätzen überzeugen.

5.2.2. Fazit

Der Beitrag wird zur Umsetzung empfohlen. Das Konzept hat sich sehr stark damit auseinandergesetzt, wie eine mögliche Programmierung Innovation fördern könnte und welche räumlichen und prozessorientierten Strukturen identitäts- und adressbildend wirken. Es hat hierzu schlüssige Antworten gefunden. Das Konzept schafft einen Nukleus, und es lässt sich sehr gut schrittweise entwickeln. Das gesamte Projekt kann zudem mit oder ohne Aviatik unter Beibehaltung der zentralen Elemente realisiert werden.

Die Nutzungsvorschläge sind einerseits stark strategisch-konzeptionell aus der Fragestellung, was ein nationaler Innovationspark sein soll, herausgearbeitet worden. Anderseits sind die Nutzungen sehr präzise auf die räumlich-strukturierenden Elemente abgestimmt, d.h. äusserst zielführend verortet. Auch wenn die vorgeschlagenen Nutzungen ungewiss sind, wird mit dem Beitrag glaubhaft und beispielhaft das Zusammenwirken von Raum und Nutzung im Innovationspark veranschaulicht.

5.3. Team V. M. Lampugnani / Baukontor

5.3.1. Beurteilung

Das Projekt setzt die landschaftlichen Qualitäten des Ortes ins Zentrum seines Entwurfs und inszeniert die weite Fläche des Flugplatzareals als Naherholungsraum. Das dicht strukturierte Siedlungsband zeichnet die Identität stiftende (Gross-)Form des Flugplatzareals nach und fasst den Freiraum.

Das Projekt besticht durch die Klarheit, den Freiraum als entwurfsbestimmendes Element zu nutzen und die Bebauung darauf auszurichten. Die Stärken des Ansatzes sind der Umgang mit der offenen Landschaft, die Gestaltung des Siedlungsrands und die Integration der Bestandsbauten. Die Landschaftsgestaltung und die kompakte Siedlungsform knüpfen unmittelbar an den heutigen Qualitäten des Flugplatzareals an und streichen die Einzigartigkeit des Ortes hervor.

Vermisst werden – neben den historischen Bauten – weitere Kristallisationspunkte und Elemente, die Orte stärker auszeichnen, Ausstrahlungskraft besitzen und Orientierung schaffen. Die Bandstruktur generiert längere Wege und erweist sich deshalb in diesem Zusammenhang als nachteilig. Die Integration der aus Sicht Denkmalpflege wertvollen und identitätsstiftenden Bestandsbauten ins städtebauliche Konzept wird in funktionaler und denkmalpflegerischer Hinsicht begrüsst. Es fehlen jedoch Aussagen zu Inkubatoren und Schlüsselarealen (ausserhalb der Randbebauung), die für spezielle Nutzungen reserviert werden sollten. Innerhalb der neuen Bandstruktur soll alles überall möglich sein; es ist keine Verortung und keine Gliederung des Raumes durch die Abstimmung von möglichen Ankernutzungen mit dem öffentlichen Raum ausgewiesen.

Die erste Etappe entlang des südwestlichen Flugfeldquartiers unter identitätsstiftender Einbindung der Bestandsbauten zu entwickeln, ist vom Konzeptansatz und der Grundhaltung her verständlich. Gleichzeitig birgt diese Strategie aufgrund funktionaler Zusammenhänge und langfristiger Verträge Konflikte mit den heute in den bestehenden Gebäuden ansässigen Nutzungen inbesondere des Militärs (Auszug der Luftwaffe für 2022 geplant). Der vorgeschlagene erste Entwicklungsschritt weist zu wenig konzeptorientierte und katalysatorische Nutzungszuordnungen auf, die zu einer wirkungsmächtigen Lancierung des Innovationsparks beitragen würden. Das Konzept bedingt zudem den Bau des „Boulevards“ bereits in der ersten Phase, was einen relativ hohen Erschliessungsaufwand generiert. Ungünstig ist weiter die Tatsache, dass die erste Etappe durch die Glattalbahn nicht direkt erschlossen werden kann. Die städtebauliche Kraft des Entwurfs wird erst im Endausbau der Bandstruktur und den drei parallelen Erschliessungsachsen spürbar. Es bleibt ingesamt fraglich, ob die Bebauungsdichte ausreicht, um insbesondere den „Boulevard“ entsprechend der Idee des primären Begegnungsraums zu beleben.

Das Verkehrskonzept ist für den MIV und den Fuss- und Veloverkehr schlüssig. Kontrovers wurden die „Werkstrasse“ und der Verkehrsknoten am Götterbogen diskutiert, der zwar verkehrstechnsich anspruchsvoll, voraussichtlich aber machbar wäre. Es stellt sich aber die Frage, ob sich ein verkehrsorientierter Platz – analog Tessinerplatz oder Albisriederplatz in der Stadt Zürich – am Eingang zum Innovationspark befinden soll. Eine frühe Realisierung der Glattalbahn über das Flugplatzareal gemäss der Linienführung im Richtplan erfährt durch dieses Projekt keine Unterstützung.

5.3.2. Fazit

Die kompakte Bandstruktur und der weite offene Landschaftspark unterstreichen die Einzigartigkeit und Qualität des Ortes. Das Freiraumkonzept überzeugt in seinem Bestreben, trotz der neuen Nutzung des Areals als Innovationspark die einzigartige Identität des Flugplatzareals zu erhalten. Die Vorschläge für Umnutzung und Gestaltung des Freiraums sind sorgfältig herausgearbeitet und sehr ortsspezifisch. Der Freiraum wird als eine einmalige Chance für den Innovationspark und für die ganze Region beurteilt. Mit seinem akzentuierten und scharfen Siedlungsrand leistet dieser Konzeptansatz einen wichtigen und zukunftsweisenden Beitrag, wie mit dem Thema der Zersiedelung umgegangen werden kann.

Der Ansatz der Siedlungsstruktur hingegen setzt zu stark auf den „Boulevard“ und die „Promenade“ als Hauptattraktoren. Der „Boulevard“ muss als Haupterschliessung, identitätsstiftendes Element und Begegnungsort sehr viel leisten. Zudem bleibt fraglich, ob die Bebauungsdichte ausreicht, um den Boulevard zu beleben. Die linearen Elemente scheinen nicht geeignet, Kristallisationspunkte zu generieren. Dem Konzept fehlen geeignete Leuchtturmprojekte, die als Magnete wirken könnten. Die erste Etappe ist in einem konfliktreichen Abschnitt geplant. Es fallen früh hohe Investitionen für die Erschliessung an, und die zeitliche/räumliche Abstimmung mit der ÖV-Planung (Glattalbahn) ist nicht gegeben.

Es wird bezweifelt, ob der Innovationspark mit den in sich sehr schlüssigen und robusten, aber doch eher konventionellen Bebauungsstrukturen eine ausreichende Anziehungskraft für die im Innovationspark tätigen Akteure auszuüben vermag.

5.4. Team agps

5.4.1. Beurteilung

Das Konzept entwickelt sich je nach Szenario sehr unterschiedlich. Im Szenario „mit Aviatik“ vermag das Konzept städtebaulich nicht zu überzeugen. Die Baufelder weisen im Endausbau aufgrund der schrägen Winkel am Siedlungsrand teilweise ungünstige Geometrien auf. Mit Ausnahme der Säntisachse sind keine weiteren einprägsamen Orte in der Grundstruktur erkennbar, die als Kristallisationsorte Anziehungskraft im Innern des Innovationsparks entfalten könnten. Es fehlen exemplarische Vorschläge zu den zentralen Teilgebieten.

Um auf die unvorhersehbare Entwicklung des Innovationsparks reagieren zu können, wird ein flexibles Modell mit grosszügig geschnittenen, modular anpassbaren Flächen und Bauten vorgeschlagen. Es fehlen jedoch Aussagen dazu, welche konkreten Bebauungsregeln auf den Baufeldern gelten, was „fest“ und „zwingend“ ist und welche Schlüsselareale für Sondernutzungen reserviert werden sollten. Der Konzeptansatz bleibt auch hinsichtlich der Nutzungsprogrammierung und Synergiepotenziale der Baufelder vage. Die Vorleistungen der öffentlichen Hand für die Erschliessung liegen etwa in der Mitte aller Beiträge.

Der öffentliche Raum innerhalb der Siedlungsstruktur ist differenziert und gut gestaltet. Der Kopf des Flugplatzareals und die Boulevards schaffen als signifikante Räume Identität und Orientierung; die Verbindung zur Bebauungsstruktur wird jedoch nicht (oder zu wenig) gesucht. Deshalb schöpft der Ansatz sein Potenzial, den Räumen eine einprägsame spezifische Form zu geben, nicht aus. Mit dem Freiraumkonzept werden unterschiedliche und attraktive Angebote für Erholungssuchende geschaffen. Sowohl der Randpark als auch der offen gestaltete allmendartige Pistenpark sind zielführende Ansätze. Sie könnten als Magnete auch die Bevölkerung aus den angrenzenden Quartieren anziehen.

Das Verkehrskonzept erscheint im Grundsatz schlüssig. Die tangentiale Hauptstrassenverbindung hat auf den lokalen und regionalen Verkehr – wie auch bei den anderen beiden Beiträgen – die Wirkung einer Netzergänzung, die es näher zu untersuchen gilt. Das entworfene MIV-Einbahnsystem für die Feinerschliessung zu den Parkgaragen könnte zu Umwegfahrten führen. Die vorgeschlagenen freiräumlichen Qualitäten des Kopfes des Flugplatzareals als gleichzeitige ÖV-Drehscheibe bleiben fraglich.

5.4.2. Fazit

Der Beitrag weist mit dem dualen Prinzip von Konzentration und Entspannung einen für den Innovationspark stimmigen Ansatz auf. Innerhalb des Stadtraums wurden primär der öffentliche Raum als signifikanter Raum vertieft und ein zielführendes Modell für die planungsrechtliche Umsetzung entwickelt. Lokal wurden hochwertige Lösungen gefunden. Das Konzept weist freiräumliche Qualitäten auf.

Die Bebauungsstrukturen bleiben hingegen zu vage und die Baufelder zum Teil bezüglich ihrer geometrischen Ausformung problematisch. Eine spezifische oder ortsgebundene Identität ist nur wenig ersichtlich. Nicht zuletzt aufgrund der fehlenden Nachweise, wie die öffentlichen signifikanten Räume atmosphärisch gestaltet werden, vermag das Projekt nicht restlos zu überzeugen.

5.5. Dank und Würdigung

Die Projektoberleitung, die Fachdelegation, die Teilprojektleitung und die Experten danken den drei Teams herzlich für das grosse Engagement bei der Erarbeitung der städtebaulichen Studie für den Innovationspark.

Die Begleitgruppe anerkennt und würdigt die ausserordentlich hohe Qualität der Konzeptbeiträge und die enormen Leistungen aller drei Teams, welche trotz einer sehr kurzen Bearbeitungsphase zur grossen Zufriedenheit ausfielen. Die Teams haben sich intensiv, reflektiert und sorgfältig mit Aufgabenstellung, Rückmeldungen der Begleitgruppe sowie den gestellten Vertiefungsaufgaben auseinandergesetzt. Es wurden substanzielle und erfolgsversprechende Konzeptansätze vorgelegt, die auch der Komplexität des Projekts mit seiner hohen strategischen und politischen Bedeutung gerecht werden und gleichzeitig eine eigenständige Handschrift tragen. Die Begleitgruppe hat drei charaktervolle Beiträge erhalten, die zu einer breiten und intensiven Diskussion verholfen haben und damit – trotz offener Programmierung und Rahmenbedingungen – das Verständnis für die Projektaufgabe Innovationspark auf dem Flugplatzareal Dübendorf vertieft haben.

Die Ergebnisse der städtebaulichen Studie belegen, dass eine Entwicklungsstrategie mit beiden Szenarien („mit“ und „ohne Aviatik“) realisierbar ist, die Etappierung von baulichen und verkehrlichen Teilschritten detailliert mit kommunalen und übergeordneten Planungen abzustimmen ist und die Einzigartigkeit des Flugplatzareals Dübendorf mit der neuen Nutzung als Innovationspark noch akzentuiert werden kann. Die Beiträge konnten überzeugend aufzeigen, dass die potenzielle Freifläche des Flugplatzareals im übergeordneten Massstab zu betrachten ist und insbesondere beim Verzicht auf Aviatik einen grossen Mehrwert für die Bevölkerung in der gesamten Region bieten kann.

6. Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

Für den Erfolg des gesamten Projekts Innovationspark ist es zentral, dass die Inhalte und Ergebnisse der städtebaulichen Studie im Rahmen einer sorgfältigen Kommunikation vermittelt werden. Nach Abschluss der Studie wurde das Team Hosoya Schaefer gebeten, einzelne Punkte des gewählten Projekts für die öffentliche Ausstellung zu überarbeiten.

Das Projekt wird gemäss den folgenden Empfehlungen der Begleitgruppe noch weiter entwickelt und dient in überarbeiteter Fassung als Richtprojekt für die Umsetzung im kantonalen Gestaltungsplan.

6.1. Allgemeine Empfehlungen

Attraktivität eines Nukleus

Die Setzung eines Nukleus ist für das Gelingen des Innovationsparks zentral. Es wird als unabdingbar beurteilt, dass die Projektpartner mit einer starken Ankernutzung, welche von Anfang an eine Magnetwirkung ausübt, ein deutliches Zeichen setzen und ihr unmissverständliches Ja für den Innovationspark am Standort Dübendorf bekunden.

Dieser «Gründungsakt» des Innovationsparks bedingt einen klaren politischen Willen, welcher auch die Investitionsbereitschaft durch die öffentliche Hand mit einschliesst. Seitens der Bildungsinstitutionen sind sowohl das Interesse als auch der Wille an Leuchtturmprojekten mit grosser Ausstrahlung vorhanden. Die politischen Entscheide sind entsprechend einzufordern. Im Rahmen der Umsetzung sind die vorgeschlagenen Schlüsselareale für Ankernutzungen rechtlich zu sichern.

Stadträumliche Vernetzung

Der Innovationspark wird einen neuen Stadtteil Dübendorfs bilden. Eine gute fussläufige Vernetzung der neuen mit den bestehenden Quartierstrukturen ist somit zu gewährleisten. Auch die militärischen und die angrenzenden allfälligen zivilaviatischen Nutzungen sind so weit wie möglich in das Gesamtkonzept einzubinden. Die Erschliessung einer allfälligen zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes muss durch die entsprechenden Projektverantwortlichen sichergestellt werden.

Potenzial der Schutzbauten

Die bestehenden, unter Denkmalschutz stehenden Objekte der Randbebauung stellen für die Identität des Innovationsparks und insbesondere für die Schnittstelle zwischen alten und neuen Strukturen (u.a. auch die Adressbildung) ein grosses Potenzial dar, welches gebührend zu nutzen ist. Daher sind der Schutzumfang der inventarisierten Bauten und der Umgang mit diesen frühzeitig mit der kantonalen Denkmalpflege zu definieren. Der Bezug der prägenden Randbebauung mit dem offenen Teil des Flugplatzareals ist für den Bedeutungserhalt des Ensembles massgebend und sollte daher zumindest spürbar bleiben.

Einbezug der Drittnutzungen

Die bestehenden Drittnutzungen sind stärker in das Gesamtkonzept mit einzubeziehen. Die Aufwärtskompatibilität ist im Rahmen einer schrittweisen Weiterentwicklung sicherzustellen, nutzungsbezogene Konflikte sind zu vermeiden. Bei der weiteren Projektentwicklung ist zu beachten, dass auch ohne

eine allfällige zivilaviatische Nutzung weiterhin auf dem Areal geflogen werden wird (Heliport) und die Luftwaffe erst ab ca. 2022 einen Neubau im Norden des Flugplatzareals beziehen wird. Zudem verfügen andere Drittnutzer über langjährige Mietverträge. Bei der Etappierung sind funktionale Zusammenhänge (z.B. Zugänge zur Freifläche / zum Flugplatz) und allfällige Kostenfolgen von Massnahmen zu prüfen.

Einbettung Verkehrsanbindung

Die lokalen und regionalen Auswirkungen der Ergänzung des Hauptstrassennetzes sind detaillierter zu untersuchen. Die MIV-Erschliessung des Innovationsparks ist insbesondere auch im Hinblick auf die unterschiedlichen Etappierungsschritte zu prüfen und zu plausibilisieren. Die Aufwärtskompatibilität im regionalen Kontext und mit weiteren zu erwartenden Planungen ist aufzuzeigen. In diesem Zusammenhang ist auch die Anzahl der Zutrittspunkte in das Areal zu verifizieren.

Modellcharakter bzgl. Nachhaltigkeit

Der Innovationspark soll ein modellhaftes Vorzeigeprojekt für nachhaltige Entwicklung werden. Im Masterplan und im kantonalen Gestaltungsplan müssen daher neben den Modalsplit-Zielen im Verkehr auch fortschrittliche Ziele in den Bereichen Energieversorgung und Energieverbrauch stufengerecht konkretisiert werden.

6.2. Empfehlungen betreffend Konzept Team Hosoya Schaefer

Nutzungen / Nutzungsverteilung

Die einzelnen Nutzungen und die damit zusammenhängenden unterschiedlichen Baufeldgrössen sind flexibler auf den unterschiedlichen Bereichen innerhalb des Innovationsparks anzuordnen. Die Anordnung von Wohnnutzungen ist mit grösserer Zurückhaltung vorzunehmen. Die Landreserve des Flugplatzareals soll nach wie vor nur für Sondernutzungen zur Verfügung stehen. Der ringförmige Spezialbau im Norden wird als „besondere Nutzung“, quasi als Joker für weitere Sondernutzungen interpretiert. Dieser ist zwar im Gesamtkonzept inhaltlich plausibel, seine Notwendigkeit sollte jedoch nicht nur aufgrund seiner formalen „Strahlkraft“, sondern insbesondere aufgrund seiner politischen Auswirkungen noch einmal überdacht werden. Von einer Planung eines Hochhauses soll in einer ersten Phase Abstand genommen werden.

Etappierung

Im Rahmen der Ausstellung der Projekte sollten die Entwicklungsschritte 1a bis 1d Hauptgegenstand der Kommunikation darstellen. Hierfür sind noch zusätzliche Visualisierungen, die auf diese ersten Etappierungsschritte fokussieren, zu erarbeiten. Dabei sollten auch die Qualitäten der Freiräume bzw. die damit zu schaffenden Mehrwerte für die Bevölkerung aufgezeigt werden. Hierzu sind geeignete Visualisierungen zu entwickeln. Die Erschliessungsetappen/-massnahmen sind zu plausibilisieren und noch besser auf den Bestand abzustimmen. Die Qualitäten und das Potenzial der historischen Bauten für das Gesamtkonzept sollen insgesamt deutlicher herausgeschält und mögliche Synergien mit diesen aufgezeigt werden. Die Entwicklung der Etappe 1a in die Tiefe des Flugplatzareals ist zu überprüfen. Ggf. ist eine stärkere Ausrichtung nach Norden entlang der bestehenden Strukturen zweckmässiger. Die Einbindung eines Teils der als „Museum“ definierten Ankernutzung ist in die erste Phase einzubeziehen, damit am Kopf des Flugplatzareals ein Kristallisationspunkt entstehen und die Durchgängigkeit mit dem Stadtgebiet von Dübendorf garantiert werden kann. Der Bereich vor dem Bogenhangar ist jedoch nach wie vor in einer ersten Phase frei zu halten.

ÖV-Erschliessung

Die Achse entlang des Glattalbahntrassees und der „Parkway“ sind wichtig für die Vorstrukturierung und Prägung des Gebiets. Die „Innovation Mall“ soll deshalb von Anfang an dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss-/Veloverkehr (LV) vorbehalten bleiben. Eine allfällige provisorische Nutzung dieser Achse durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) stünde im Widerspruch zu den propagierten Modalsplitzielen und kann somit auch keine temporäre Lösung darstellen. Die Querungsstellen des Glattalbahntrassees durch den MIV und den LV sind zu qualifizieren und auf das notwendige Minimum zu reduzieren.

MIV-Erschliessung

Das MIV-Erschliessungssystem ist auf seine Machbarkeit und Zweckmässigkeit hin zu überprüfen (sowohl von der Wangenstrasse als auch vom „Parkway“ her). Die Fragen bezüglich einer ein- bzw. zweiseitigen Erschliessungsrichtung, der Wendemöglichkeiten, einer differenzierten Feinmaschigkeit, der Anzahl der Anschlusspunkte vom „Parkway“ in das Areal und insbesondere auch bezüglich der gesamten Parkplatzanzahl sind konzeptionell, funktional wie auch gestalterisch zu konkretisieren. Aufgrund der hohen Komplexität wird in der Weiterbearbeitung eine enge Begleitung durch den Fachexperten Verkehr empfohlen.

Mehrwert durch Freiraum

Das Freiraumpotenzial des Flugplatzareals wird als einmalige Chance erachtet. Es soll so weit wie möglich - d.h. auch im Fall einer zivilaviatischen Nutzung - in seinen heutigen Qualitäten erhalten bleiben und für die Bevölkerung als Erholungsraum geöffnet werden. Bestechend ist die Offenheit und Leere des Flugplatzareals. Diese Eigenschaften sollten unbedingt bewahrt und erlebbar gemacht werden. Der Konzeptansatz mit einem den Flugplatz umrahmenden bzw. ihn überstellenden Wald vermag daher nicht zu überzeugen. Statt weitere Waldflächen für das Glattal zu generieren - welche gemäss Einschätzung der Begleitgruppe auch der Bevölkerung nur schwer zu vermitteln seien - sollte der Allmendgedanke als Konzept weiterentwickelt werden. Im Masterplan ist aufzuzeigen, wie gross der Freiraumanteil im 70 ha grossen Perimeter des Innovationsparks ist. Insgesamt wirkt das Freiraumkonzept z.T. etwas formalistisch. Puristischere Lösungen werden als ein dem Ort angemessener Gestaltungsansatz beurteilt.

Ankunftsort

Das prägnante Eingangsgebäude am heutigen Flughafenkopf, der sogenannte Götterbogen, einschliesslich seines den Blick auf die Säntisachse öffnenden Durchgangstors bilden eine einmalige Eingangssituation, deren adressbildendes Potenzial und insbesondere auch deren aussenräumliche Qualitäten genutzt werden sollten. Mit der Anordnung eines Pavillongebäudes in dieser Freiraumachse wird die Weitläufigkeit des Areals nur noch innerhalb des Areals aber nicht mehr von aussen erlebbar gemacht. Dieser Entscheid ist nicht nachvollziehbar.

Bestandsbauten

Der Stellenwert der historischen Bauten am Rand des Flugplatzareals und ihre jeweilige Funktion innerhalb des städtebaulichen Konzepts, auch im Zusammenhang mit dem als Fuge zwischen Alt und Neu vorgeschlagenen adressbildenden Strassenraum, sind deutlicher aufzuzeigen. Auch wenn der Ansatz, die konfliktfreien Flächen/Gebäude zuerst zu besetzen, strategisch überzeugend ist, sollen die hochwertigen Bauten am Rand des Flugplatzareals so weit wie möglich bereits frühzeitig als Katalysatoren genutzt werden. Ein Mehrwert, der durch einen Abriss des Kontrollturms generiert werden soll, ist nicht ersichtlich. Daher ist seine Integration in das Gesamtkonzept anzustreben. Die axial ausgerichtete Fortsetzung der Wangenstrasse ist konzeptionell zwar stringent, da diese aber nur mit einem Teilabbruch des sogenannten Götterbogens umsetzbar ist, sind Optimierungen und sorgfältige Interessenabwägung erforderlich.

7. Ausblick

Mit der städtebaulichen Studie bzw. dem weiter zu entwickelnden Richtprojekt zum Innovationspark wird eine Grundlage für die Anpassung der Planungsinstrumente auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene zur Realisierung des Projekts erarbeitet.

Das Ausschreibungsverfahren des Bundes für einen zivilaviatischen Betrieb auf dem Flugplatz Dübendorf lief bis Anfang April 2014. Der Bundesrat wird in der zweiten Hälfte 2014 über das weitere Vorgehen entscheiden. Das im Rahmen der städtebaulichen Studie gewählte Projekt von Hosoya Schaefer Architects für den Innovationspark kann unabhängig von den damit zusammenhängenden, auf Bundesebene erforderlichen Planungsverfahren in Angriff genommen werden.

Auf kantonaler Ebene wird als nächster Schritt ein kantonaler Gestaltungsplan für die erste Etappe des Richtprojekts auszuarbeiten sein. Der Bund wird voraussichtlich Mitte 2015 über die definitiven Standorte des nationalen Innovationsparks entscheiden. Gemäss Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation müssen zu diesem Zeitpunkt die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Voraussetzung für die Festsetzung des kantonalen Gestaltungsplans ist ein Eintrag im kantonalen Richtplan, der mit einer bereits im Juni 2014 vom Regierungsrat beantragten Richtplanteilrevision (Vorlage Nr. 5105) geschaffen werden soll. Die Ausarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans ist mit den Planungen auf Ebene der Gemeinden (insbesondere Testplanung Dübendorf “Wangenstrasse – Bahnhof Plus“ sowie Betriebs- und Gestaltungskonzept Wangenstrasse), Region, Kanton und Bund abzustimmen.

Nicht zuletzt aufgrund des eng gesteckten Zeitrahmens bis zum Bundesentscheid Mitte 2015 werden sich die Koordination und Abstimmung der beteiligten Fachinteressen bei der Schaffung von grundeigentümerverbindlichem Planungsrecht als anspruchsvoll erweisen und erfordern auch für die nächsten Schritte ein ziel- und ergebnisorientiertes Vorgehen.

Anhang

A1 Projekt Team Hosoya Schaefer

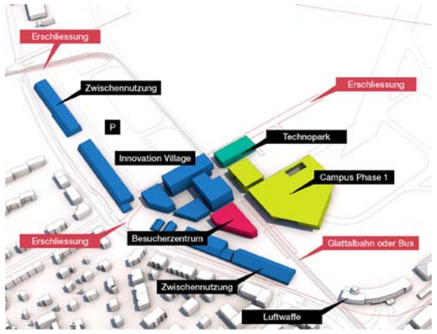
A2 Projekt Team V. M. Lampugnani / Baukontor

A3 Projekt Team agps

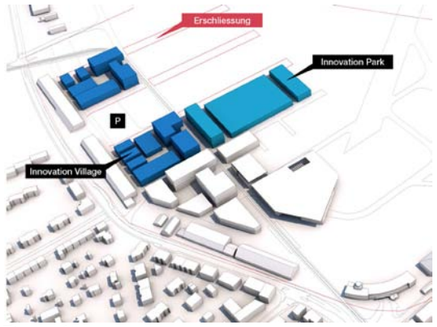
A4 Technische und rechtliche Rahmenbedingungen

A5 Vorgaben und Grundlagen

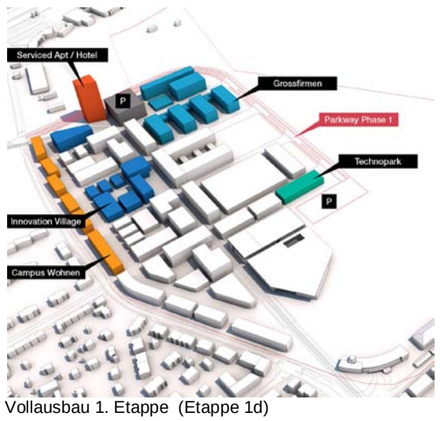
A1 Projekt Team Hosoya Schaefer[1]



Etappe 1a

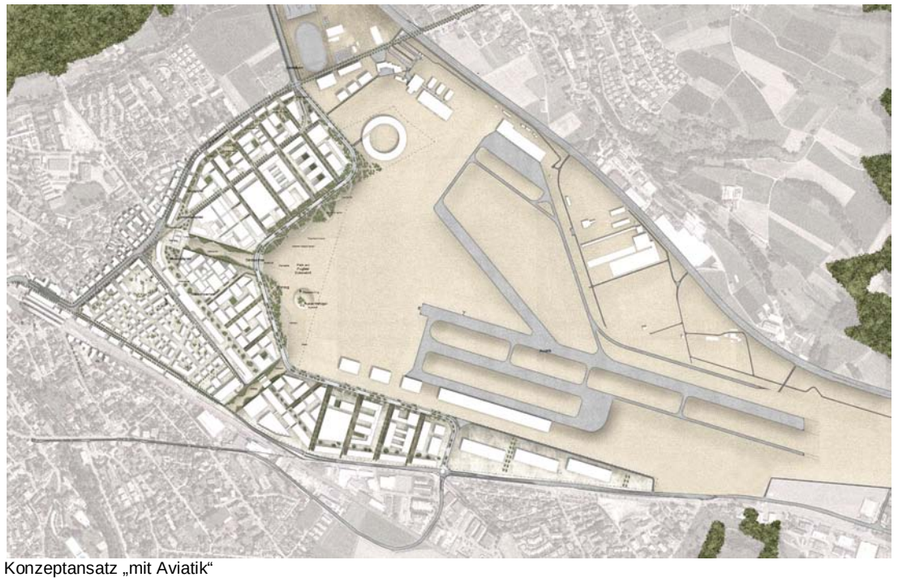


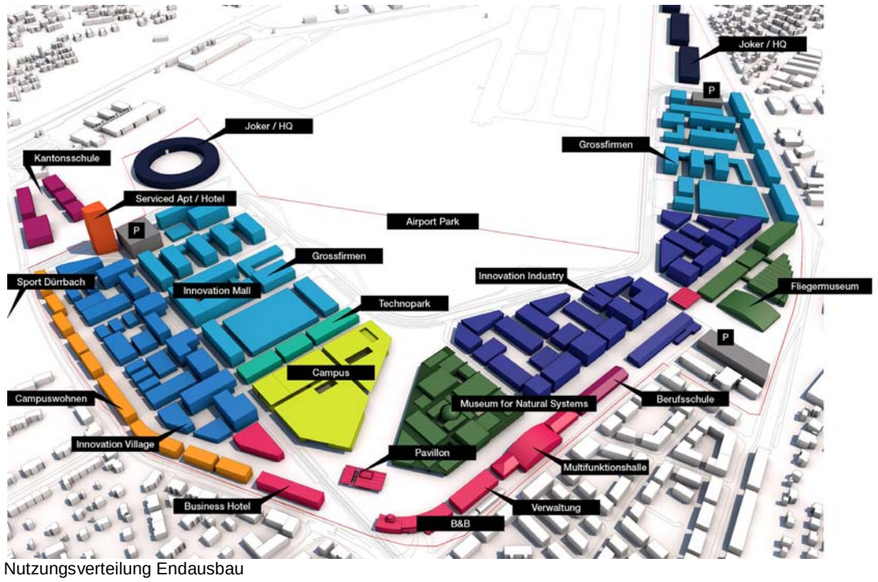
Etappe 1b



Vollausbau 1. Etappe (Etappe 1d)

Konzeptansatz „ohne Aviatik“


Konzeptansatz „mit Aviatik“

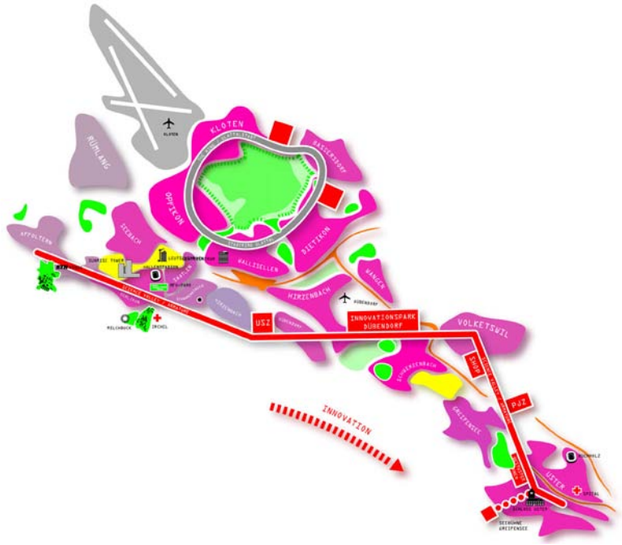


Nutzungsverteilung Endausbau

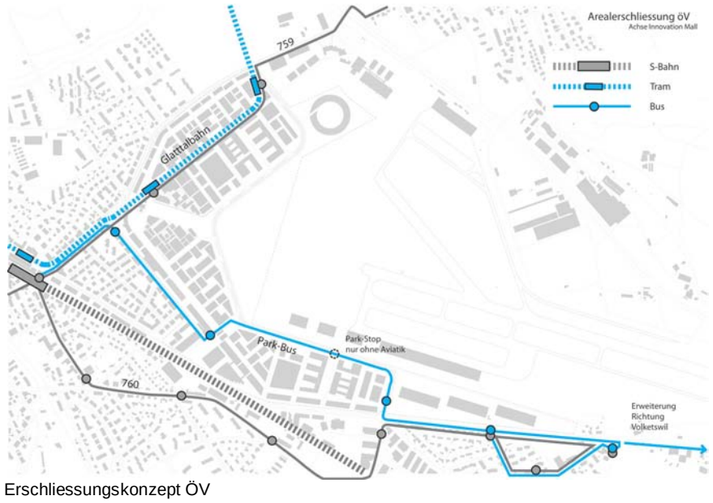
Visualisierung Zentraler Ort mit möglichen Ankernutzungen (z.B. Campus, Museum)

[1] Die Abbildungen zeigen den Stand des Projektbeitrags nach Abschluss der städtebaulichen Studie. Die Empfehlungen zur Weiterbearbeitung (vgl. Kap. 6) sehen u.a. vor, auf die Freiraumgestaltung mit Waldgürtel zu verzichten, den ringförmigen Spezialbau zu überprüfen und von der Planung eines Hochhauses in einer ersten Phase Abstand zu nehmen. Der Projektbeitrag wird für die Ausstellung dahingehend überarbeitet.

Baudirektion



Glattal – Science Valley



Erschliessungskonzept ÖV

Erschliessungskonzept MIV

Erschliessungskonzept LV

Visualisierung Innovation Mall

Visualisierung Parkway

Arealstatistik	Innovationspark total			1. Etappe		
Nutzungsverteilung	**m²**		**in % der Gesamt-fläche**	**m²**		**in % der Gesamt-fläche**
Erschliessungsanlagen und öffentlicher Raum	132'594		19	49792		20
Strassen und Trottoir	128'594		18	45792		18
Platze	4'000		1	4000		2
Fläche Park	111'807		16	44921		18
Baufelder/Bauparzellen	465'599		66	153691		62
überbaut (Gebäudegrundfläche)	218'776		31	94720		38
Geschossfläche	Brutto	Netto[1]		Brutto	Netto[1]	
Gesamt	680'621	510'466	96	329407	247055	133
Forschung/Lehre/DL	311'905	233'929	44	177103	132827	71
Produktion/Gewerbe	246'045	184'534	35	92750	69563	37
Freizeit/Erholung/Events/Gastro/Kongress	44'149	33'112	6	4800	3600	2
Wohnen	45'372	34'029	6	41004	30753	17
nicht überbaut (Vorplatz, Grundstückszufahrt usw.)	246'823		35	58971		24
Total (Summe Erschliessungsanl.+Fläche Park+Summe Baufelder/Bauparzellen)	710'000		100	248'404		100

Mengengerüst

A2 Projekt Team V. M. Lampugnani

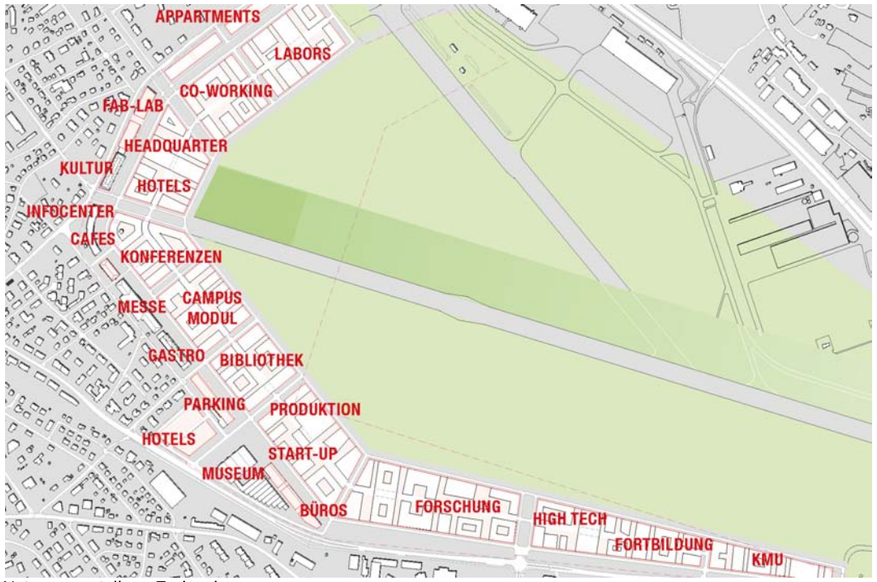
Etappe 1.1

Etappe 1.2

Konzeptansatz „ohne Aviatik“

Konzeptansatz „mit Aviatik“

Vollausbau 1. Etappe (1.3)

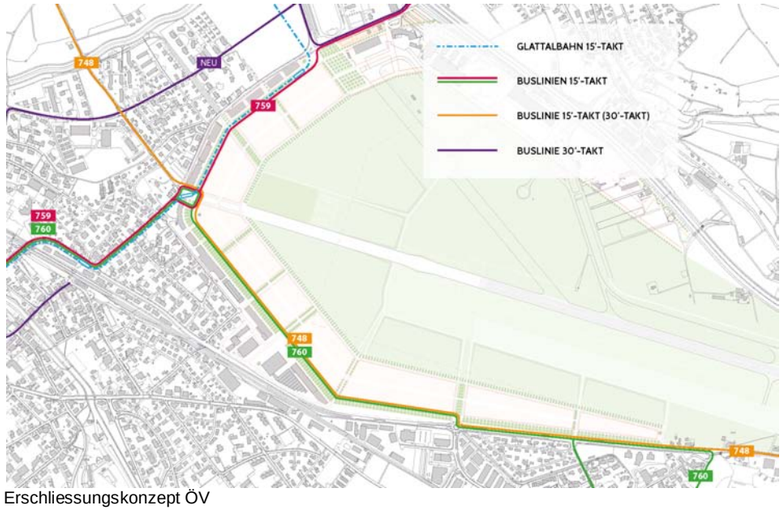


Nutzungsverteilung Endausbau

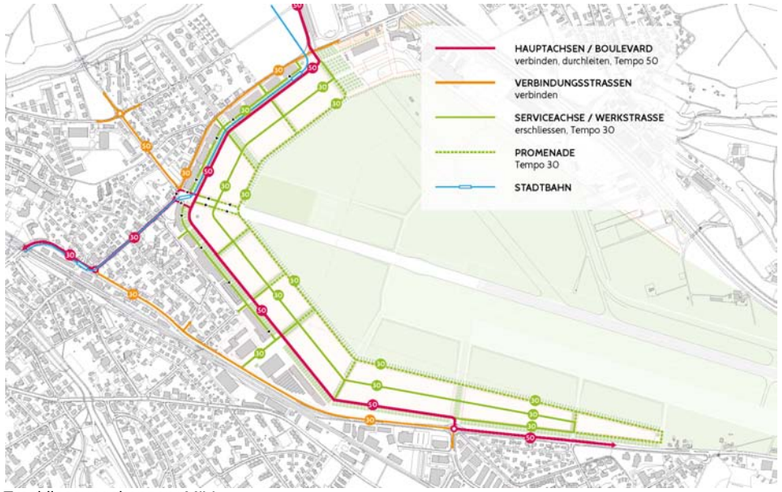
Visualisierung Gesamtkonzept „mit Aviatik“

Baudirektion

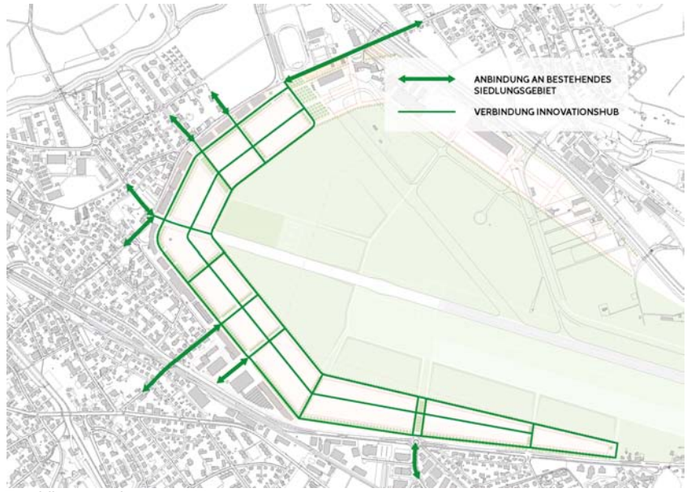
Querschnitt durch die Bandstadt mit drei Erschliessungsachsen



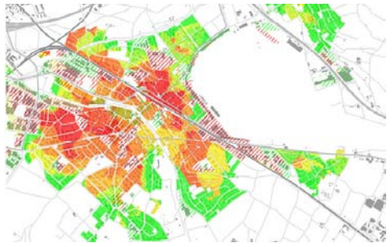
Erschliessungskonzept ÖV

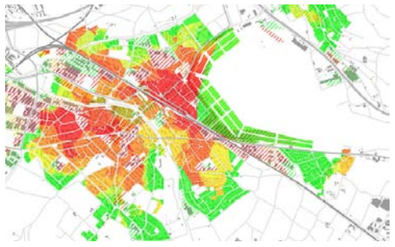


Erschliessungskonzept MIV



Erschliessungskonzept LV

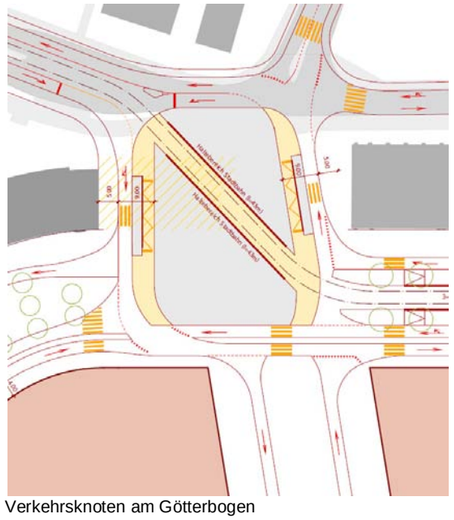




Versorgungsgrad
Erholung in %

Wohnen	Arbeiten
< 20	< 20
20 - 40	20 - 40
40 - 60	40 - 60
60 - 80	60 - 80
100	100

Erholungsqualität, heute (oben) und im Szenario „ohne Aviatik“

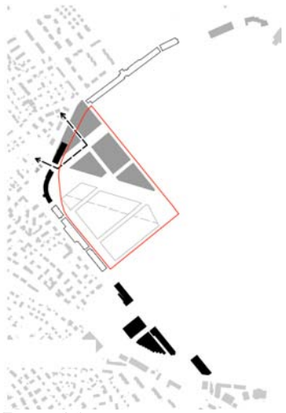


Verkehrsknoten am Götterbogen

Arealstatistik	Innovationspark total			1. Etappe		
Nutzungsverteilung	**m²**		**in % der Gesamt-fläche**	**m²**		**in % der Gesamt-fläche**
Erschliessungsanlagen und öffentlicher Raum	211'100		30	95300		35
Strassen und Trottoir	194'000		27	78200		29
Plätze	17'100		2	17100		6
Fläche Park	244'200		34	97900		36
Baufelder/Bauparzellen (inkl. 37'000 der Bestandsbsbauten)	260'000		37	79100		29
überbaut (Gebäudegrundfläche)	176'200		25	49400		18
Geschossfläche	Brutto	Netto[1]		Brutto	Netto[1]	
Gesamt (Baufelder * 2.0 + 94'000 Bestandsbauten bzw. 55000 1.Etappe	520'000	390'000	73	158200	118650	58
Forschung/Lehre/DL	240'000	180'000	34	74200	55650	27
Produktion/Gewerbe	140'000	105'000	20	44000	33000	16
Freizeit/Erholung/Events/Gastro/Kongress	60'000	45'000	8	30000	22500	11
Wohnen	80'000	60'000	11	10000	7500	4
nicht überbaut (Vorplatz, Grundstückszufahrt usw.)	83'800		12	29700		11
Total (Summe Erschliessungsanl.+Fläche Park+Summe Baufelder/Bauparzellen)	710'000		100	272'300		100

Mengengerüst

A3 Projekt Team agps



Etappe 1.1

Etappe 1.2

Vollausbau 1. Etappe

Konzeptansatz „ohne Aviatik“

Konzeptansatz „mit Aviatik“

Nutzungsverteilung Endausbau

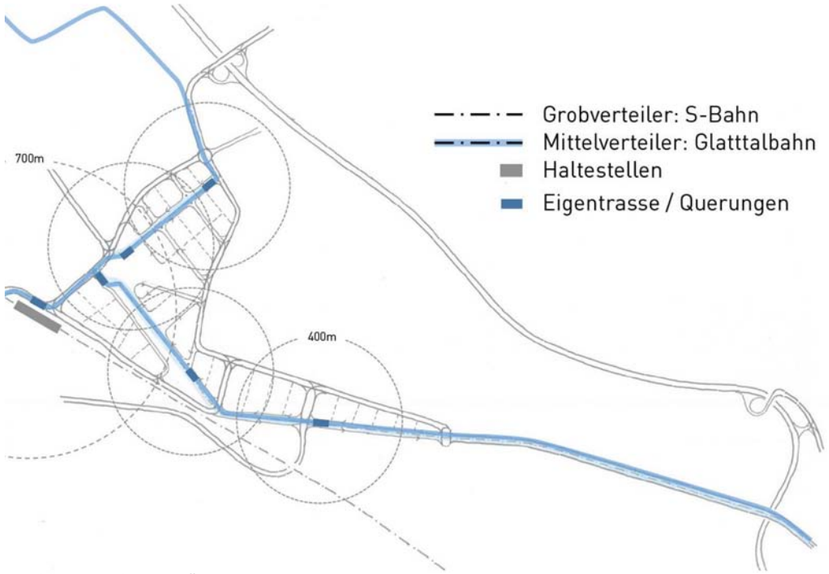
Nutzungszuordnung

Prinzip
präzise Verortung von wenigen, ausgewählten Nutzungen
Anforderungen zur Verortung unterstützender Nutzungen

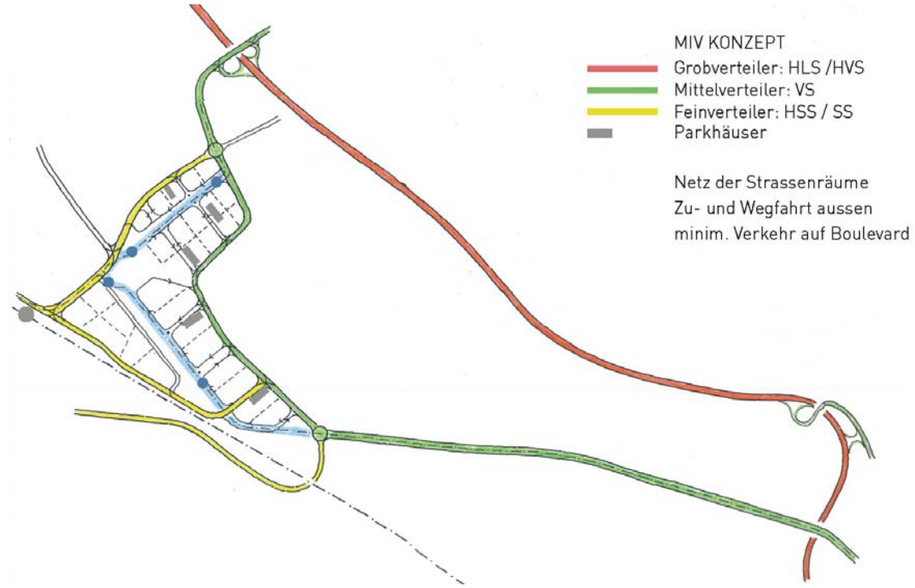
ausgewählte, verortete Nutzungen
- Ankernutzer wirtschaftlicher resp. institutioneller Art
- Startup- resp. kreativwirtschaftliche Firmen
- Konferenzhaus (mit optionalen Ergänzungen)
- Nahversorgung
- Restauration
- Hotel

unterstützende Nutzungen
- Eventflächen
- Boardinghouse
- Freizeitnutzungen (Sport, Kino etc.)
- weitere Restaurationsbetriebe

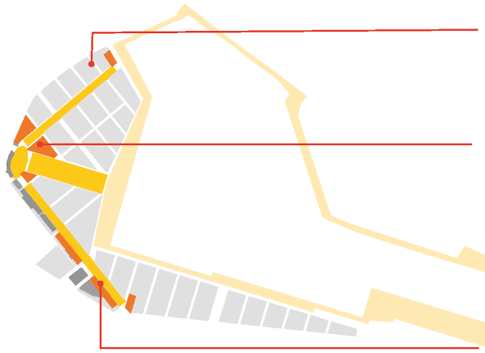
Visualisierung Säntispark



Erschliessungskonzept ÖV



Erschliessungskonzept MIV



Baufelder: regeln
Dichte / Grundmasse / Nutzungsart
Baulinien

Schlüsselbauten: steuern
Gestaltungsanforderungen
Wettbewerbspflicht
spezielle Grundmasse (ev. Hochpunkte)

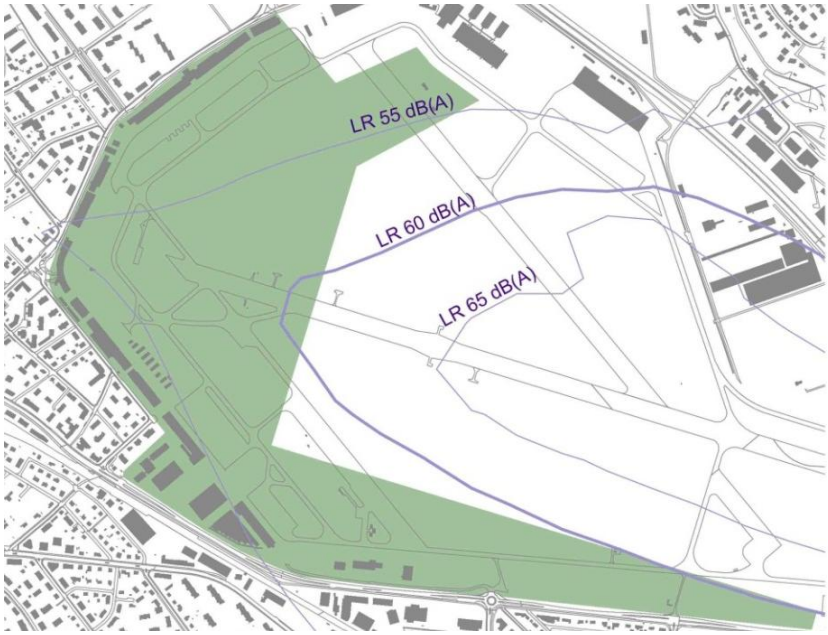
Öffentlicher Raum: prägen
Raumproportionen
Funktion
Gestaltung
Pflichtbaulinien
Gebäudehöhen
EG-Disposition

Grundprinzip

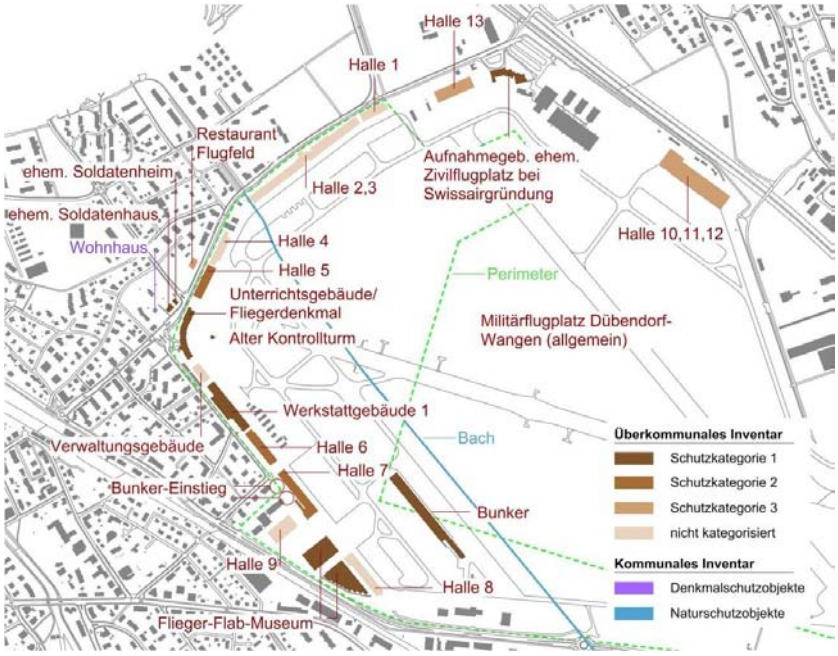
		Etappe 1 (Kant. GP)		Etappe 2		Etappe 3	Total
Flächenhaushalt							
Bruttobauland (Gesamtfläche)		**14.0 ha**		**19.0 ha**		**22.0 ha**	**55.0 ha**
öffentlicher Raum (Strassen/Wege/Plätze)		64'000 m2		80'000 m2		80'000 m2	224'000 m2
Park/Freiraum [1]		0 m2		0 m2		0 m2	0 m2
Nettobauland (Baufelder/Bauparzellen)		**76'000 m2**		**110'000 m2**		**140'000 m2**	**326'000 m2**
Nutzungsziffer (effektiv) [2]		**180 %**		**180 %**		**180 %**	**180 %**
GF Forschung/Lehre/Dienstl.	60%	82'080 m2	60%	118'800 m2	60%	151'200 m2	352'080 m2
GF Produktion/Gewerbe	20%	27'360 m2	20%	39'600 m2	20%	50'400 m2	117'360 m2
GF Freizeit/Erholung/Event/Gastro/Kongress	15%	20'520 m2	15%	29'700 m2	15%	37'800 m2	88'020 m2
GF Wohnen	5%	6'840 m2	5%	9'900 m2	5%	12'600 m2	29'340 m2
Geschossfläche total (ohne UG)		**136'800 m2**		**198'000 m2**		**252'000 m2**	**586'800 m2 GF**
Arbeitsplätze							
AP Forschung/Lehre/DL/Wohnen (50m2/P)		1'780 AP		2'570 AP		3'280 AP	7'630 AP
AP Produktion/Gewerbe (80m2/P)		342 AP		495 AP		630 AP	1'467 AP
AP Sondernutzungen (80m2/P)		257 AP		371 AP		473 AP	1'100 AP
Arbeitsplätze total		**2'379 AP**		**3'436 AP**		**4'383 AP**	**10'197 AP**
Modalsplit/Parkplatzbedarf							
30% LV / 35% ÖV / 35% MIV (Güteklasse B/C)							
PP Arbeiten/Wohnen (Belegungsgrad 1.1)	1.1	760		1'090		1'390	3'240 PP
PP Besucher (10%)	10%	80		110		140	330 PP
PP Bedarf gesamt		**840 PP**		**1'200 PP**		**1'530 PP**	**3'570 PP**

Mengengerüst

A4 Technische und rechtliche Rahmenbedingungen (Auszug)



Lärmbelastungskurven bei einer zivilaviatischen Nutzung



Flugplatz Dübendorf mit den relevanten kommunalen und überkommunalen Schutzobjekten (Schutzverfügungen nicht vorliegend)

Angepasste Linienführung Glattalbahn durch Flugplatzareal nach der Richtplanteilrevision Glattalbahn/Gebietsplanung nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf (Stand öffentliche Auflage, 2013)

A5 Vorgaben und Grundlagen

Die folgenden Dokumente und Daten wurden Teams zur Ausarbeitung der städtebaulichen Studie zur Verfügung gestellt.

a. Grundlagen Bund
   - Plan mit Lärmkurven und Hindernisbegrenzung
   - Perimeter Innovationspark
   - Sicherheitszonenplan
   - Ausschreibung ziviler Flugplatzhalter Dübendorf, Dokument D, Konzept für die künftige Flugplatznutzung
   - Inventar der militärischen Hochbauten (HOBIM)

b. Grundlagen Kanton
   - Pflichtenheft/Programmierung „nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf“, Volkswirtschaftsdirektion
   - Kantonaler Richtplan, Gesamtüberprüfung: Vorlage 4882
   - Kantonaler Richtplan, Teilrevision Innovationspark / Linienführung Glattalbahn, Stand Öffentliche Auflage
   - Auszüge aus dem Inventar der überkommunalen Schutzobjekte
   - Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal
   - AV-Daten mit Höhenkurven und kant. Mehranforderungen
   - Gewässerschutzzonen/mittlerer Grundwasserspiegel

c. Grundlagen Region
   - ZPG: regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Glattal (Bericht vom 26. Oktober 2011)
   - ZPG: Regionaler Richtplan

d. Grundlagen Standortgemeinden
   - Stadt Dübendorf (Nutzungsplanung und Inventar Kommunale Schutzobjekte)
   - Gemeinde Wangen-Brüttisellen (Nutzungsplanung und Inventar Kommunale Schutzobjekte)

e. Grundlagen nationaler Innovationspark
   - Machbarkeitsstudie Stiftung Forschung Schweiz
   - Kurzbroschüre z.Hd. Regierungsrat

f. Weitere Grundlagen
   - Dokumentation zur Entstehung des Flugplatzes Dübendorf
   - Testplanung „Raumentwicklung Flugplatz Dübendorf“, 2008
   - Vertiefungsstudie „Achse Bhf. Dübendorf-Wangenstrasse“, 2011
   - Studie Stadtbahnkorridor Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon, 2013
   - „Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf“, 2012 (Kurzfassung)

g. Vorlage Mengengerüst zur Ermittlung der Dichte, der Arbeitsplatzkapazitäten und der Verkehrserzeugung