

21

AD ASTRA

Hugo Wandeler, dipl. Architekt
ETH/SIA, Planer FSU, Zürich

Übersichtspläne, Situation Gesamtkonzept



Die grosse Ebene mit 3,5 km Länge und bis 1,4 km Breite ist eine topografisch einseitige Voranweisung für eine grosse städtebauliche Form. Die Hauptachse gibt dazu die Richtung vor. Die Befahrung in weidlicher Nord-Süd-Richtung stellt ein Rückgrat dar.

„Vom Tor zur Welt zum Tor für die Welt“



Nachdem Dübendorf und die Gemeinden Wangen-Brüttelen und Volketswil mit bestehenden Flächenangeboten an Flughafenbau beteiligt sind, ist eine neue Entwicklung notwendig. Für eine zukunftsorientierte Entwicklung ist eine neue Ebene der Nutzungsgestaltung als selbständige Ebene erforderlich.

Zukunft Flughafen Dübendorf



Mit S-Bahn und Autobahn ist der Flughafen Dübendorf ansehnlich gut mit der Agglomeration Zürich angebunden. Mit einem zusätzlichen Ast der S-Bahnlinie bis Volketswil wird diese gute Verkehrsverbindung noch erheblich verbessert.



Legende

- Gegensichtsbau
- Siedlungsgebiet
- Wald
- Landwirtschaftsgebiet
- Autobahn
- Hauptstrasse/Zufahrt
- Bahnlinie
- Wege
- Konzept
- Flanzzone (45 ha)
- Landwirtschaftszone (1114 ha)
- Biologischer Ausgleich (35 ha)
- Erholung, Sport (8 ha)
- Hauptallee (heutige Piste) mit neuer Containerstrasse
- Sauleiter A (12,5 ha)
- Sauleiter B (12,5 ha)
- Eingangsbereiche für Verwaltung und Justiz (3 ha)
- Nebengebäude für Bildung und Kultur (4 ha)
- Hauptzentrum mit Universitätsraum (7 ha)

Hinweis:
Der Plan ist im Bereich des Flughafens nicht als geographische Karte, sondern als selbständiges Konzept zu lesen. Er zeigt die Anordnung der Flächen und Nutzungen im gegenseitigen Verhältnis und im richtigen Massstab.

Ideenwettbewerb Flughafen Dübendorf
Gewinnungsjahr: 1970/71
1971/72
Originalentwurf: 1971/72

Erläuterungen zum Konzept

Eine neue, zeitgemässe Stadt mit der Piste als Ausgangspunkt

Die grosse Ebene, in der Fläche vergleichbar mit dem eigenen Zentrum der Stadt Zürich, bietet die einmalige Chance, eine neue, in jeder Hinsicht zeitgemässe Stadt mit internationaler Ausstrahlung zu bauen. Ausgangspunkt ist die bestehende, vierzig Meter breite Piste, die als drei Kilometer langer Boulevard des Rückgrat der neuen Stadt bildet und gleichzeitig den räumlichen Bezug zur heutigen Nutzung als Flughafen herstellt.

Eine konzentrierte, dichte Bebauung in einem grossen Grünraum

Die neue Bebauung beschränkt sich auf ein Band von je sechzig Metern Breite auf beiden Seiten dieses Boulevards. Die Nordseite wird aus Gründen der Besonnung höher und dichter bebaut, als die Südseite.

Die in der Randzone des Flughafens bestehenden Gebäude werden weiter genutzt, nach Bedarf neuen Nutzungen zugeführt und mit Gewerbe und Dienstleistungen ergänzt.

Die gesamte übrige Fläche bleibt offene Landschaft. Der grösste Teil wird landwirtschaftlich genutzt und nach biologisch-dynamischen Grundsätzen bewirtschaftet. Die Wohnbevölkerung der neuen Stadt wird im Sinne von "urban farming" in die Bewirtschaftung einbezogen, die Produkte werden lokal vermarktet und am Ort konsumiert. Die Fläche wird ausreichen, um rund die Hälfte der künftigen Wohnbevölkerung mit Gemüse zu versorgen.

Ein breites Band des ökologischen Ausgleichs bildet die Übergangszone zwischen Bebauung und Landwirtschaft und sichert die Vielfalt der Natur.

Das **Bebauungsband** ist durch Meilerzentren in sieben, je dreihundert Meter lange Abschnitte gegliedert, die nach unterschiedlichen Bebauungskonzepten gestaltet werden und damit einen je eigenen Charakter erhalten.

Die Bebauung gliedert sich in der Vertikalen in einen dreigeschossigen, je sechzig Meter tiefen **Sozial für Dienstleistungen und Gewerbe** und einen darüberliegenden Wohnbereich mit bis zu 20 Geschossen.

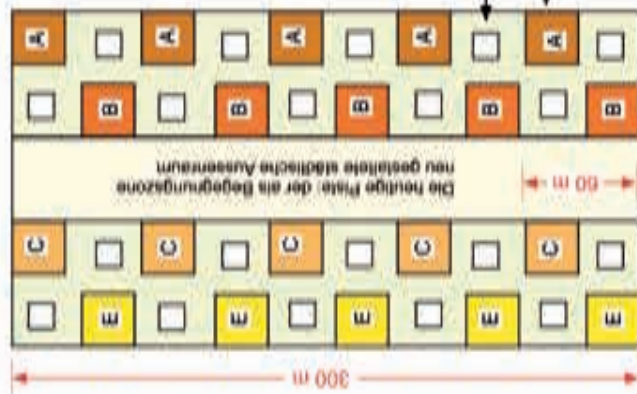
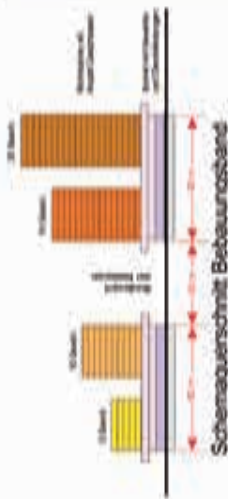
Besondere Nutzungen prägen den Charakter der neuen Stadt

Im Sozial mit insgesamt rund 750'000 m² Geschossfläche werden neben üblichen in einer Stadt erforderlichen Gewerben und Dienstleistungen als besondere Nutzungen untergebracht.

- **Sämtliche in der Schweiz akkreditierten ausländischen Botschaften.** Diese werden eingeladen, die spezifischen Eigenheiten ihres Landes mit Restaurants, Gewerben und Verkaufsstellen öffentlich zu zeigen. Die ehemalige Flugzeug Landpiste wird damit zum lebendigen, weltweiten **Boulevard der Nationen.**

- Als **Kontaktpunkt** und Ergänzung zu diesen offiziellen Auslandsvertretungen werden, verteilt in den Quartieren, **Zentren für Asylsuchende** eingerichtet, was den Bezug zur Welt erweitert und ergänzt. Die Asylsuchenden werden von Anfang in die Arbeitsprozesse der neuen Stadt einbezogen. Leute ohne berufliche Kenntnisse erhalten in speziell eingerichteten Lehrbetrieben eine Ausbildung, damit sie, wenn ihr Asylstatus nicht berücksichtigt wird, wenigstens mit neuen Kenntnissen und Fähigkeiten in ihr Land zurückkehren und dort etwas bewirken können.

- Zwei **"Tore"** mit **öffentlicher Nutzung** (Verwaltung und Justiz) markieren die Hauptgänge zur neuen Stadt. Die Asylgesuche für die gesamte Schweiz werden neu in diesen Stationen behandelt, die damit zu **Toren für die Welt** werden.



Schemagrundrisse und Flächen im Bebauungsband 1 : 2000

Fassungsvermögen der Wohnräume:

- pro Geschoss:
 - 625 m² Fläche
 - 50 m²/Person
 - 12 Personen/Geschoss

auf 2.1 km Bebauungsband

- 1093750 m² Geschossfläche
- 21875 Personen

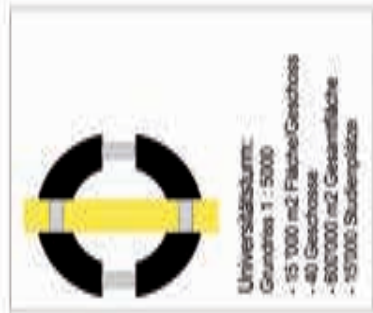
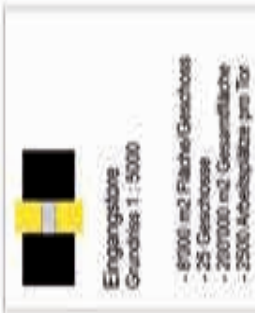
Fassungsvermögen des Sozials:

- pro Geschoss: 120 m x 2100 m
- 250'000 m² Geschossfläche
- auf drei Geschossen:
 - 750'000 m² Geschossfläche
 - 10'000 Arbeitsplätze

Fassungsvermögen der neuen Stadt: - 20'000 Personen Wohnbevölkerung

- 15'000 Arbeitsplätze
- 15'000 Studienplätze

Hinweis: Diese Darstellung ist nicht als Architektur zu lesen. Sie illustriert lediglich das Fassungsvermögen des Bebauungsbandes. Für jeden der sieben Abschnitte wird im Rahmen eines Wettbewerbes ein spezifisches Bebauungskonzept entwickelt.



pro 300 Laufmeter Bebauungsband:

- 250 Geschosse
- 158'250 m² Geschossfläche
- 3125 Personen

Einwohnerdichte:

- im Bebauungsband (ca. 40 ha): 547 E/ha
- im Gesamtareal (ca. 250 ha): 87 E/ha

Die **Universität als Zentrum und Merkzeichen der neuen Stadt**

Im Zentrum der neuen Stadt wird, in Ergänzung zu den bestehenden Standorten Zürich-Zentrum und Irchel, der **dritte Standort der Universität Zürich** entwickelt, konzipiert als hoher, offener Turm, der den Stellenwert der Bildung als Grundlage für jede Entwicklung sichtbar macht. Über den neuen Ast der Glas-talbahn und die bereits geplante unterirdische S-Bahn-Station im Stadthof-Tunnel ist die neue Universität verkehrsmässig gut mit den beiden bestehenden Standorten verbunden. Die heute in Dutzenden von Liegenschaften zerstreuten Institute und Seminare werden im Neubau zusammengefasst.

Wohnen in städtischer Dichte

Über dem Sozial mit Gewerbe und den öffentlichen und privaten Dienstleistungen liegt der **Wohnbereich**, konzipiert als dichte, städtische Bebauung mit bis zu 20 Geschossen für eine Wohnbevölkerung von insgesamt rund 20'000 Personen. Diese Dichte ist möglich und nötig, damit die neue Stadt zu einem lebendigen, vielfältigen und attraktiven Organismus wird.

Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr als Verkehrsträger

Zur Erschliessung der neuen Stadt dient der zentrale Boulevard mit dem neuen Ast der Glas-talbahn als Haupt-Verkehrsträger. Die dichte Überbauung ergibt kurze Wege ab den Haltestellen, die zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können. Eine breite Arkade bietet bei schlechtem Wetter den nötigen Witterungsschutz.

Über sechs Zufahrten ist die neue Stadt mit der Umgebung gut verbunden; motorisierter Privatverkehr ist jedoch nur als Zubringerdienst zu Gewerben und Dienstleistungen erforderlich. Für die Wohnungen wird in Anbetracht der guten Erschliessung mit öffentlichem Verkehr und als Beitrag für einen nachhaltigen Energieverbrauch nur eine beschränkte Zahl von Parkplätzen (1 PP pro 20 Bewohner, total max. 1000 PP) zur Verfügung gestellt. Diese werden an den Zufahrten in vier Tiefgaragen von je 250 Abstellplätzen zusammengefasst. Die neue Stadt wird damit weitgehend autofrei.

Die öffentliche Hand als Bauträger

Die **Grundstruktur der Bauten und Anlagen** wird durch die öffentliche Hand erstellt und den Nutzern in zeitlich befristetem Baurecht oder in Miete zum Ausbau überlassen. In den Kostentrechnungen muss kein Landwert eingesetzt werden, die dafür nicht benötigten finanziellen Mittel werden für öffentliche Dienstleistungen verwendet.

Eine neue politische Struktur, die neue Stadt als neuer "Kanton"

Das herkömmliche Verfahren mit Richterplanung auf kantonaler und regionaler Ebene und nachfolgender Nutzungsplanung auf der Ebene der drei Standortgemeinden ist als Planungsinstrument für die neue Stadt nicht tauglich. Zur Realisierung muss eine neue politische Ebene mit weitreichenden planerischen Kompetenzen geschaffen werden.

Auf der Planungsebene kann in diesem Fall die Demokratie noch nicht spielen, weil die direkt betroffene Wohnbevölkerung der neuen Stadt noch nicht bekannt ist und weil es nicht Sache zufälliger Mehrheiten in den drei Standortgemeinden sein darf, über ein Projekt dieser Tragweite zu entscheiden. Demokratie kann und muss jedoch ins Spiel kommen, wenn die Stadt weitgehend besteht. Dann soll sie den Status eines Kantons und damit eine weitreichende Autonomie für die Lenkung der künftigen Entwicklung bekommen.