



Kanton Zürich
Stadt Dübendorf

Quartierleitbild "Flugfeld"



Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung
Rigistrasse 9, 8006 Zürich
Tel 044 421 38 38
www.planar.ch, info@planar.ch

Christoph Haller, dipl. Arch. ETH SIA Reg A, Raumplaner
Sandra Bänninger, dipl. Arch. ETH SIA, Raumplanerin
Vanessa Studer, BSc FH in Raumplanung FSU

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage/Anlass	1
1.2	Ziel	3
1.3	Beteiligte	3
1.4	Stellenwert	3
1.5	Vorgehensweise	3
2	Rahmenbedingungen	4
2.1	Kantonaler Richtplan	4
2.2	Regionaler Richtplan	5
2.3	Nutzungsplanung	5
3	Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof Plus	6
3.1	Flugfeldquartier	6
3.2	Wangenstrasse	8
3.3	Bahnhof Nord	8
3.4	Flugplatzrand	9
3.5	Eingang Flugplatzareal	9
3.6	Syntheseplan	10
4	Defizite und Potenziale	11
4.1	Städtebau	11
4.1.1	Defizite	11
4.1.2	Potenziale	13
4.2	Nutzung	15
4.2.1	Defizite	15
4.2.2	Potenziale	15
4.3	Freiraum	17
4.3.1	Defizite	17
4.3.2	Potenziale	17
4.4	Verkehr	19
4.4.1	Defizite	19
4.4.2	Potenziale	19
4.5	Gesellschaft	20
4.5.1	Defizite	20
4.5.2	Potenziale	21
5	Leitidee "Flugfeldquartier"	22
6	Quartierleitbild "Flugfeld"	23
6.1	Städtebau	24
6.2	Nutzung	25
6.3	Freiraum	25
6.4	Verkehr	27
6.5	Gesellschaft	27
7	Umsetzung	29
8	Empfehlung	30
	Anhang	I

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage/Anlass

grosse Veränderungen
um das Flugfeldquartier ...

Im Mittleren Glattal besteht seit längerer Zeit ein dynamisches Wachstum mit Wohn-, Arbeitsplatz- und Dienstleistungszentren, dadurch geraten die Verkehrsinfrastrukturen an ihre Kapazitätsgrenzen. Um einen grossen Teil des zusätzlichen Verkehrs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln abzudecken, wird die Glattalbahn von Dübendorf bis Kloten gebaut. Unter dem Namen GlattalbahnPLUS ist eine Erweiterungsoption von Dübendorf (Raum Giessen) in Richtung Flugplatzareal und weiter Richtung Dietlikon vorgesehen.

Auf einem Teil des Flugplatzareals soll der Hubstandort eines nationalen Innovationsparks entstehen. Geplant ist die Ansiedlung eines Gebäudeparks mit Forschungs- und Entwicklungsabteilungen aus der Wirtschaft, in Branchenclustern zusammengefasst und in enger Zusammenarbeit mit der ETH Zürich, Universität Zürich und den Fachhochschulen. Nicht nur die Wirtschaft wird davon profitieren, sondern auch die breite Bevölkerung, denn es entstehen hochwertige öffentliche Räume und Pärke. Auf Basis der städtebaulichen Studie von Hosoya Schaefer Architects wurde ein kantonaler Gestaltungsplan ausgearbeitet.

Um Klarheit über die anzustrebende Entwicklung des Stadtgebietes zwischen Bahnhof Dübendorf und künftigem Innovationsparkgebiet zu erlangen, wurde eine Testplanung mit drei interdisziplinären Planungsteams im Gebiet Bahnhof, Bahnhofstrasse, Wangenstrasse, Flugplatzrand und der Quartiere Flugfeld, Chrebsschüsselibach, Bettlistrasse, Alpenstrasse durchgeführt. Die Ergebnisse wurden 2014 in einem Synthesebericht festgehalten. Inhaltliche Ergebnisse zum Flugfeldquartier und Umgebung sind im Kapitel 3 aufgeführt.

Beim Bahnhofsbereich Nord fanden bereits bauliche Verdichtungen statt. Die neuen Bauten der Überbauung "Insiderpark" entlang den Gleisen treten mit bis zu sechs Vollgeschossen und überhöhtem Erdgeschoss in Erscheinung. Damit sind neue Massstäbe für die angrenzenden Gebiete gesetzt.

... haben Auswirkungen
auf das Flugfeldquartier

Im Spannungsfeld dieser grossen Veränderungen liegt das Flugfeldquartier. Die Entwicklungen haben direkten Einfluss und üben Druck auf das Flugfeldquartier aus. Damit die Einflüsse koordiniert und mit den Entwicklungszielen des Flugfeldquartiers abgestimmt werden können, braucht es ein Quartierleitbild.

Direkt an das Flugfeldquartier grenzt im Nordwesten die Wangenstrasse und im Südwesten die Überlandstrasse. Diese Strassenabschnitte werden in gewissen strategischen Überlegungen miteinbezogen.

Im Bereich der Wangenstrasse ist eine Fortführung von Zentrumsnutzungen Richtung Flugplatz vorgesehen. Die Revision der Baulinien entlang der Wangenstrasse ist in Bearbeitung.



Abb. 1: Verortung Flugfeldquartier (Quelle: www.google.de/maps)

Legende: rot = Flugfeldquartier, gelb = Innovationspark, braun = Bahnhofsbereich Nord,
oranger Kreis = Bahnhof Nord, orange gestrichelte Linie = GlattalbahnPLUS

Bearbeitungs- und
Betrachtungsbereich

Die Wangen- und Überlandstrasse sind aufgrund ihrer angrenzenden Lage und des funktional zusammengehörenden Strassenraumes in der Bearbeitung mitzudenken. Deshalb wird zum Bearbeitungsbereich ein Betrachtungsbereich festgelegt.



Abb. 2: Betrachtungssperimeter, grün und Bearbeitungssperimeter, orange (Quelle: PLANAR, 2015)

1.2 Ziel

abgestimmte Vision

Ziel des Leitbildes ist, eine Vision für das Flugfeldquartier zu erhalten, welche mit den umliegenden Projekten abgestimmt ist. Es soll ein Gesamtkonzept mit allen relevanten Aspekten erarbeitet werden, insbesondere einer verträglichen Verdichtung, abgestimmter Nutzungen und identitätsvollen Räumen. In den Bearbeitungsprozess sollen Vertreter der Stadt, der Heimatschutz- und Ortsbildkommission, der Grundeigentümer sowie der Bewohner eingebunden werden – damit eine breite Unterstützung durch die Beteiligten erreicht werden kann. Das Leitbild soll zu einem attraktiven und belebten Quartier an zentraler Lage sowie zu einer Art "Visitenkarte" der Stadt Dübendorf führen. Die Vision soll in rund 20-30 Jahren umgesetzt sein.

1.3 Beteiligte

Stadt Dübendorf, Planer,
Fachkommissionen,
Grundeigentümer und
Bewohner

Der Auftraggeber ist die Stadt Dübendorf. Die PLANAR AG für Raumentwicklung begleitet und erarbeitet als Auftragnehmerin in Zusammenarbeit mit der Stadt das Quartierleitbild. Während der Erarbeitung sind Vertreter der Heimatschutz- und Ortsbildkommission, der Grundeigentümer und der Bewohner zu bestimmten Sitzungen eingeladen.

1.4 Stellenwert

behördenverbindlich

Das Quartierleitbild ist als Bestandteil der Bau- und Zonenordnung behördenverbindlich. Es dient der Stadt als Führungs- und Koordinationsinstrument, um die angestrebte Entwicklung zu erreichen.

1.5 Vorgehensweise

Rahmenbedingungen,
Analyse und Leitbild

In einem ersten Schritt werden die übergeordneten Rahmenbedingungen aufgezeigt, nach welchen sich das Leitbild zu richten hat. Anschliessend wird das Quartier nach seinen Defiziten und Potenzialen untersucht. Daraus abgeleitet ergeben sich Zielvorstellungen und Leitlinien, welche mit einem Leitbild veranschaulicht werden.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Kantonaler Richtplan

geplante Schmalspurbahn
mit Haltestelle

Im kantonalen Richtplan ist der Bearbeitungsperimeter als Siedlungsgebiet bezeichnet. Südlich der bestehenden Hauptverkehrsstrasse (Überlandstrasse) befinden sich die zweispurige Bahnlinie mit dem Bahnhof, eine Hochspannungsleitung sowie eine Gashauptleitung. Ebenso ist im Nordwesten die Wangenstrasse als bestehende Hauptverkehrsstrasse eingetragen. Auf der Wangenstrasse ist eine Schmalspurbahn, die Verlängerung der Glattalbahn bis zum Flugplatzareal, bereits im Richtplan verankert. Das Gebiet des Militärflugplatzes ist als übriges Landwirtschaftsgebiet eingetragen.

Der Richtplan teilt den Grossraum Zürich in unterschiedliche Handlungsräume ein. Dübendorf liegt in der Stadtlandschaft. 80 % des Bevölkerungswachstums des Kantons sind in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften anzusiedeln. Ebenso schreibt der kantonale Richtplan eine Innenentwicklung an gut erschlossenen Lagen vor.

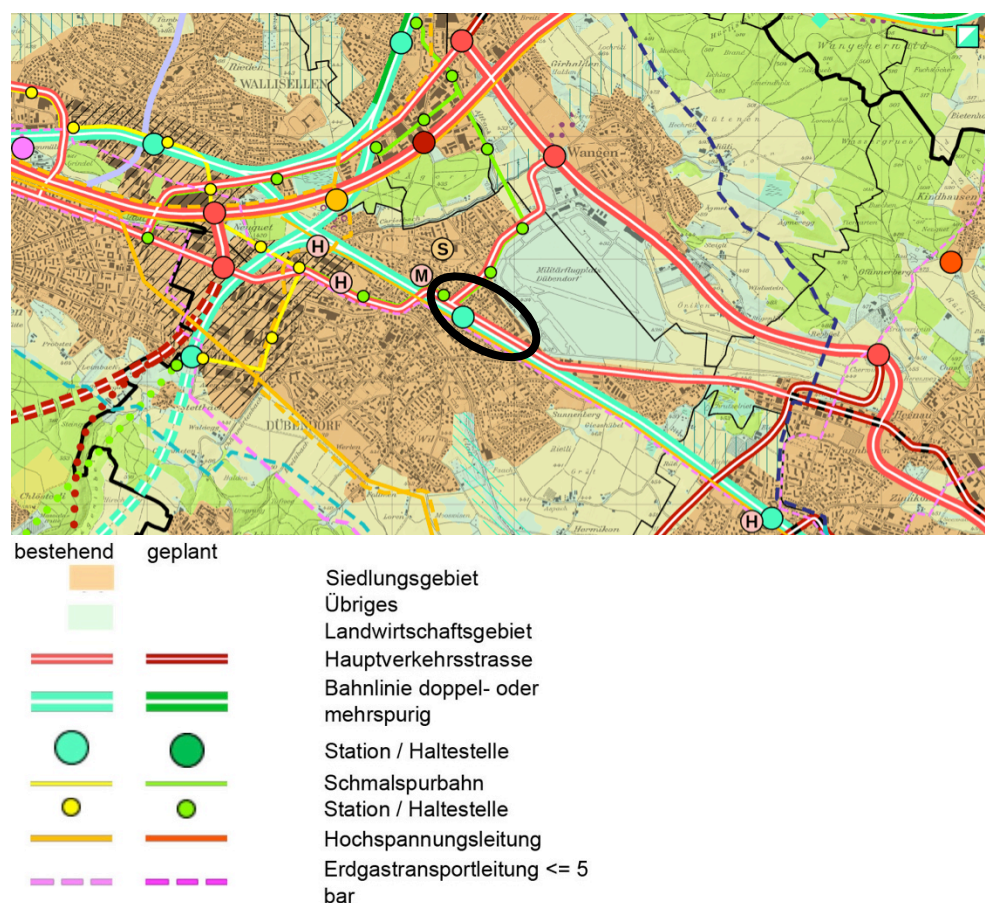


Abb. 3: Ausschnitt kantonalen Richtplan (Quelle: www.maps.zh.ch)

2.2 Regionaler Richtplan

Gemeindegespräche

Der Regionale Richtplan Glattal befindet sich in Gesamtrevision und der Entwurf aktuell in der Vorprüfung und Anhörung. Die Verbandsgemeinden der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) sind eng in die Revision eingebunden, die Vorstellungen für die künftige Entwicklung des Flugfeldquartiers und dessen Umgebung sind übereinstimmend.

2.3 Nutzungsplanung

hauptsächlich Wohnzone 3

Das Flugfeldquartier befindet sich heute hauptsächlich in der Wohnzone W3. Der südwestliche Rand ist der Wohnzone W3 mit Gewerbebeerleichterung zugewiesen. Dort ist mässig störendes Gewerbe zugelassen. Das Areal des Schulhauses Flugfeld ist als Zone für öffentliche Bauten festgelegt.

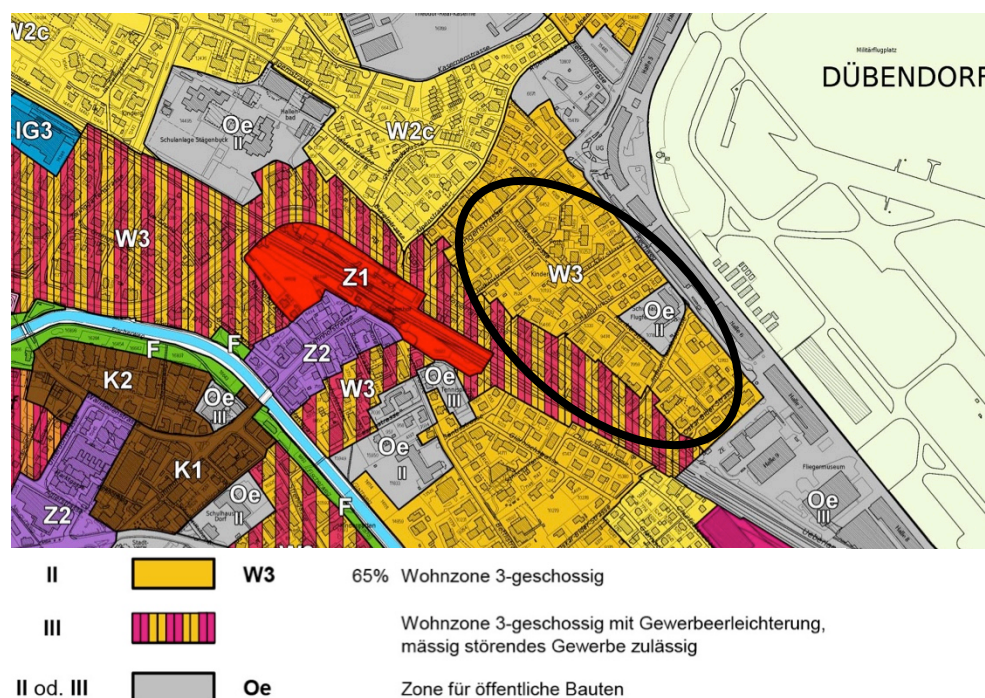


Abb. 4: Ausschnitt Nutzungsplanung (Quelle: www.duebendorf.ch)

3 Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof Plus

Nachfolgend werden wichtige Ergebnisse und daraus folgende Handlungsempfehlungen aus der Testplanung zum Flugfeldquartier sowie der angrenzenden Gebiete Wangenstrasse und Flugplatzrand zusammengefasst und mit Referenzplänen, Skizzen und Fotografien aus den Arbeiten der drei Testplanungsteams dokumentiert. Die Ergebnisse und Handlungsempfehlungen sind dem Synthesebericht zur Testplanung entnommen, der vom Stadtrat Dübendorf am 10. Juli 2014 genehmigt wurde.

3.1 Flugfeldquartier

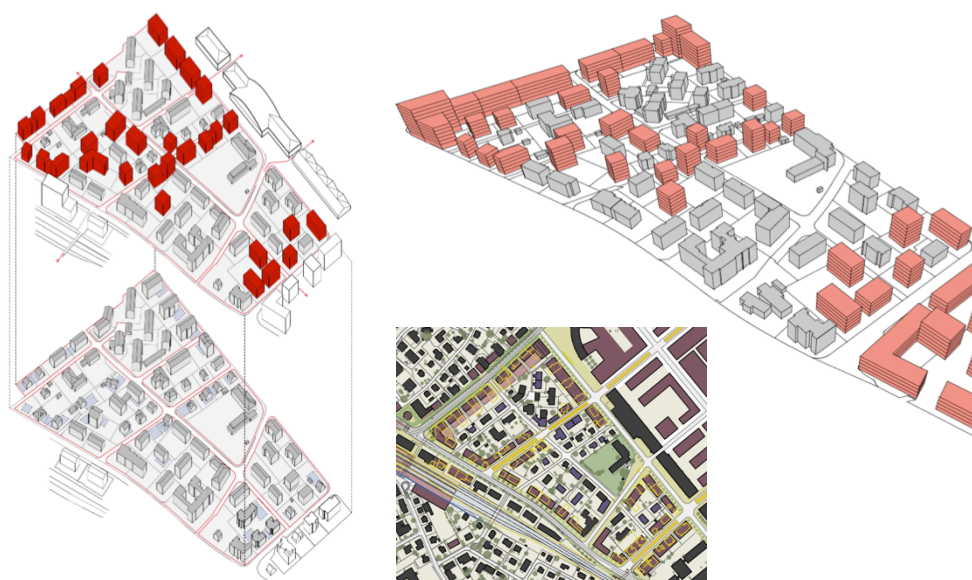


Abb. 5: Punktuelle Verdichtungsstrategien (Quelle: Testplanung, 2013)

Das Wohnquartier ist in seiner Wohnqualität zu stärken und es sollen attraktive Wohnräume angeboten werden. Als Strategie wird eine punktuelle Verdichtung aufgezeigt. Im Innenbereich sind 4-geschossige Bauten zu ermöglichen. Zur Wangenstrasse und teilweise zur Überlandstrasse und Rechweg wird eine 5-geschossige Verdichtung mit prägenden Raumkanten vorgesehen. Um Anreize für einen Gebäudeersatz beispielsweise kleinerer Grundstücke zu schaffen wird ein Ausnützungsbonus vorgeschlagen.



Abb. 6: Wohnhaus Hohlstrasse Zürich (li), Wohnhaus Zurlindenstrasse Zürich (Mitte), Alterswohnen Seefeldstrasse Zürich (re) (Quelle: Testplanung, 2013)

Die obenstehenden Referenzen zeigen auf, in welchen Dimensionen eine Nachverdichtung im Flugfeldquartier vorstellbar ist.

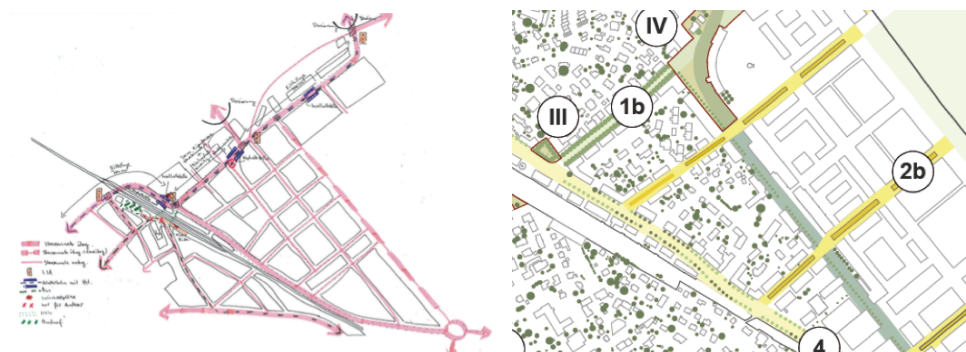


Abb. 7: Orthogonales Verkehrsnetz (li), grüne Promenaden (re) (Quelle: Testplanung, 2013)

Am bereits bestehenden und durchlässigen Verkehrsnetz wird festgehalten. Das Konzept eines orthogonalen Rasters wird fortgeführt. Mit durchgehenden Erschliessungen von Südwesten nach Nordosten mit Bäumen und Sträuchern begleitet, werden grüne Promenaden mit Sichtbezug zum Flugplatzareal vorgeschlagen. Die Grünraumqualitäten im Quartier sind angemessen zu erhalten.

Um die vorhandenen Qualitäten bei der vorgesehenen Verdichtung und baulichen Erneuerung des Quartiers zu erhalten, ist es notwendig, die Entwicklungsabsichten in einem Quartierleitbild festzuhalten.

3.2 Wangenstrasse

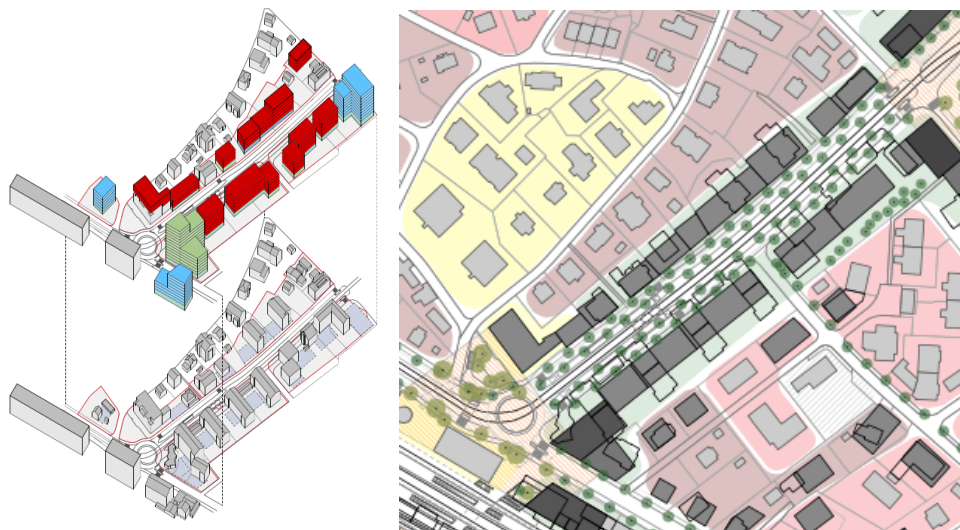


Abb. 8: Wangenstrasse als Zentrumsachse (Quelle: Testplanung, 2013)

Zwischen Bahnhof und Innovationspark kommt der Wangenstrasse als Erweiterung der Zentrumsachse eine hohe Bedeutung zu. Die Achse wird mit raumprägenden Kanten stark verdichtet. Die Baulinie ist auf Seite des Flugfeldquartiers zurückzusetzen. Beim Eingangsbereich Überland-/Wangenstrasse ist ein städtebaulicher Akzent vorgesehen. In den Erdgeschossen sind publikumsorientierte Nutzungen erwünscht.

3.3 Bahnhof Nord

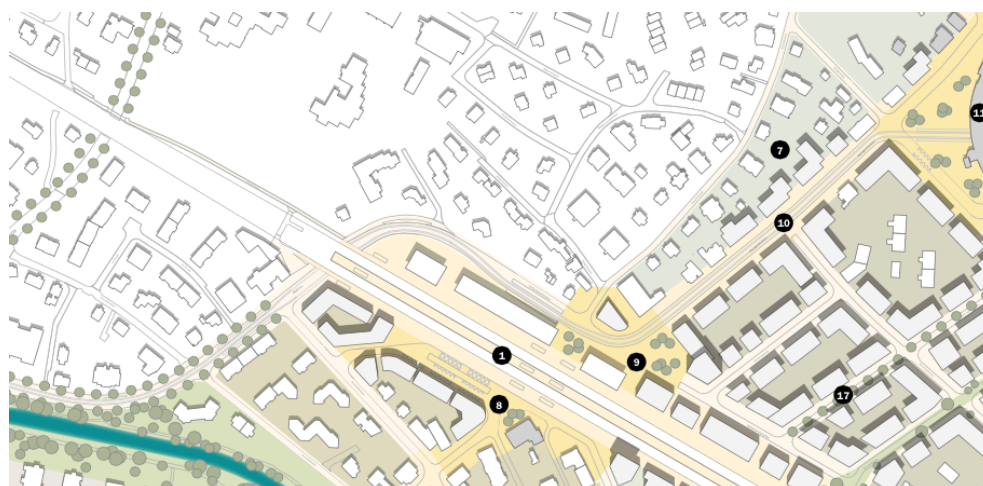


Abb. 9: Planausschnitt Bahnhof Nord (Quelle: Testplanung, 2013)

Die Glattalbahn-Haltestelle ist nördlich des Bahnhofs an der Überlandstrasse anzuordnen. Damit können kurze Umsteigebeziehungen gewährleistet werden. Beim nördlich angrenzenden Gebiet ist eine Verdichtung anzustreben. Die Zufahrt Alpenstrasse ist aufgrund der Verkehrssicherheit für den motorisierten Individualverkehr aufzuheben.

3.4 Flugplatzrand



Abb. 10: Flugplatzpromenade (Quelle: Testplanung, 2013)

Als Übergang vom Flugfeldquartier zum Flugplatzareal ist eine Flugplatzpromenade mit Sitzgelegenheiten und Cafés vorstellbar.

3.5 Eingang Flugplatzareal



Abb. 11: Eingang Flugplatzareal (Quelle: Testplanung, 2013)

Am Ende der Wangenstrasse soll ein Eingangsplatz ins Flugplatzareal entstehen, welcher als visuelles und funktionales Scharnier zwischen Stadt und Innovationspark funktioniert.

3.6 Syntheseplan

Zum Synthesebericht wurde der Syntheseplan erstellt. Dabei wurden die erwähnten und weiteren Handlungsanweisungen zu anderen Gebieten zusammengefasst dargestellt.

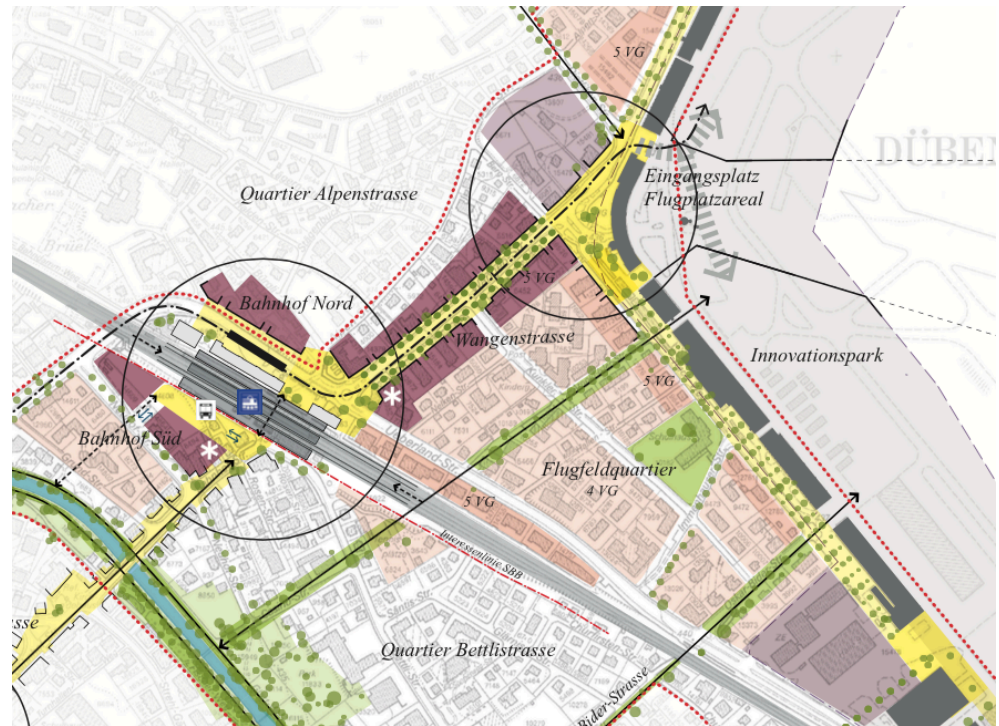


Abb. 12: Syntheseplan (Quelle: Synthesebericht, 2014)

4 Defizite und Potenziale

Das Flugfeldquartier wird in Bezug auf die bestehenden Defizite und Potenziale analysiert. Diese sollen helfen, den Charakter des Gebietes aufzuzeigen.

4.1 Städtebau

4.1.1 Defizite

kleinteilige Bautypologie

Die Bebauungsstruktur im Flugfeldquartier ist sehr heterogen. Sie reicht vom kleinen Einfamilienhaus bis zum fünfgeschossigen Block und weist keinen urbanen Charakter auf. Die kleinteilige Bautypologie besteht an bester, zentraler Lage und schöpft das Potenzial der möglichen Ausnutzung nicht aus. Die Struktur ermöglicht zudem keine effiziente Erschliessung und Energienutzung.

fehlende Raumkanten

Teilweise fehlen markante Raumkanten, welche den Strassenraum fassen. Speziell ist dies bei Abschnitten der Überlandstrasse und dem Rechweg erkennbar.

alte Bausubstanz und Grundrisse

Die bestehenden Bauten wurden grösstenteils in den Jahren von 1921 bis 1960 erstellt. In den letzten Jahren haben sich die Anforderungen an die Wohngrundrisse verändert, u.a. durch neue Lebensstile und den steigenden Wohnflächenverbrauch.



Abb. 13: Gebäudealter (Quelle: Stadt Dübendorf, 2015)

architektonische/
Qualität/Ausdruck

Im Flugfeldquartier sind diverse Baustile aus unterschiedlichen Epochen erkennbar (vgl. Abb. 14). Die Bebauungstypologie der Moderne bis zu den 60-er Jahren ist am stärksten und prägendsten im Quartier vertreten. Der architektonische Ausdruck der zahlreichen Einfamilienhäuser mit ihren verhältnismässig grossen Gärten – früher oftmals zu Selbstersorgungszwecken angelegt – widerspiegeln die gestalterische Schlichtheit und Funktionalität der Moderne. Die Genossenschaftsbauten der 50-er und 60-er Jahre, die mehrheitlich als Reihenhaustyp erbaut wurden, übernehmen die funktionale, schnörkellose Bauweise der Moderne. Die kleineren bis mittleren Fensteröffnungsgrössen verstärken zusammen mit der repetitiven Anordnung den funktionalen Ausdruck.

Die Mehrfamilienhäuser der 70-er bis 90-er Jahre weisen mehrheitlich keine nennenswerte Formensprache auf und wirken beliebig. Der fehlende architektonische Ausdruck kann auch mit der Farbigkeit der Fassaden nicht wettgemacht werden.



Abb. 14: Gebäudefassaden (Quelle: PLANAR, 2015)

zahlreiche Grundeigentümer

Der kleinteiligen Bebauungsstruktur ist eine grosse Anzahl an Grundeigentümern anzunehmen. Insofern erschwert dies den Prozess, alle Eigentümer an einen Tisch zu bekommen und schliesslich alle für eine gemeinsame städtebauliche Idee gewinnen zu können. Der Abb. 15 sind die öffentlichen Grundeigentümer zu entnehmen.



Abb. 15: Öffentliches Grundeigentum (Quelle: Stadt Dübendorf, 2015)

4.1.2 Potenziale

Ansätze einer dichteren
Bebauung

Mit der Körnigkeit der 1950/1960er Bauten entlang der Wangenstrasse bestehen Ansätze für eine dichtere Bebauung. Die 3-geschossigen Mehrfamilienhäuser stehen senkrecht zur Wangenstrasse. Durch die Zeilenbebauung und die grosszügigen grünen Zwischenräume entstehen wertvolle Freiflächen zwischen den Gebäuden.



Abb. 16: 1950/1960er Bauten entlang der Wangenstrasse (Quelle: PLANAR / www.maps.google.de, 2015)

Besonnung teilweise ideal

Im Nordosten stehen Gebäudetypen, welche von der Besonnung her ideal nach Ost-West ausgerichtet sind.



Abb. 17: Ost-West Gebäudetypen (Quelle: www.maps.google.de, 2015)



Städtebau

Orientierungsinhalt

- Bearbeitungsperimeter
- Betrachtungsperimeter

Defizite

- kleinteilige Bautypologie
- fehlende Raumkanten
- ältere Bausubstanz

Potenziale

- Ansatz dichterere Bebauung
- Ost-West-Bebauung

Abb. 18: Schema Städtebau (Quelle: PLANAR, 2015)

4.2 Nutzung

4.2.1 Defizite

geringe Nutzungsvielfalt

Es ist nur eine geringe Nutzungsvielfalt erkennbar. Es fehlen beispielsweise kleinere Läden als Quartiersversorgung entlang der Wangenstrasse sowie zusätzliche Wohnformen wie Alterswohnungen im Flugfeldquartier. Zudem könnten Gemeinschaftsräume den Zusammenhalt im Quartier stärken.

unbelebte Wangenstrasse

Die heutige Wangenstrasse ist eine Durchgangsstrasse mit wenig Ausstrahlung und Adressbildung. Statt publikumsorientierter oder gewerblicher Nutzungen säumen und begrenzen prioritär unterschiedliche Wohnbauten den Strassenzug.

4.2.2 Potenziale

Wohnen und Arbeiten an zentraler Lage

Das Flugfeldquartier liegt sehr nahe beim Bahnhof sowie direkt an der Linie der geplanten GlattalbahnPLUS. Somit wird das Areal noch mehr an Wert gewinnen und ein grosses Potenzial für das Wohnen, aber auch für das Arbeiten (entlang Überlandstrasse und Wangenstrasse) aufweisen.

Nutzungen, welche das Quartier beleben

Zusätzlich bestehende Nutzungen zum Wohnen wie die Post, Schule, Kindergarten und Restaurant machen ein belebtes Quartier aus. Eine massvolle und standortgerechte Erweiterung solcher quartierbelebenden Nutzungen ist wichtig. Zumal eine Quartiersversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfes entlang der Wangenstrasse eine Wertsteigerung bewirken könnte. Als Treffpunkte, sozialer Austausch und Versorgung nehmen diese Nutzungen zentrale Funktionen wahr. Aufgrund der Lärmvorbelastung entlang der Überlandstrasse ist speziell dort Dienstleistung denkbar.



Abb. 19: Schulhaus Flugfeld (Quelle: PLANAR, 2015)



Nutzung

Orientierungsinhalt

- Bearbeitungsperimeter
- Betrachtungsperimeter

Defizite

- Wohnen
- Dienstleistung, Detailhandel
- öffentliche Bauten

Potenziale

- /→ zentrale Lage durch gute ÖV-Erschliessung (Bahnhof + Glattalbahn geplant)
- Nutzungen, welche das Quartier beleben

Abb. 20: Schema Nutzung (Quelle: PLANAR, 2015)

4.3 Freiraum

4.3.1 Defizite

wenige platzartige, öffentliche
Aussenräume

Es bestehen einige halböffentliche Aussenräume im Quartier, wie bei den Zeilenbauten entlang der Wangenstrasse. Es ist fraglich, ob diese rege genutzt werden. Ein platzartiger, öffentlicher Aussenraum gehört zur Schulanlage, welcher jedoch aufgrund seiner Ausstattung und Abschirmung nicht viel für die Öffentlichkeit bietet. Zu den öffentlichen Aussenräumen zählen auch die Strassenzüge.

geringe Aufenthaltsqualität

Die Strassenräume sind wenig attraktiv gestaltet und laden dementsprechend auch nicht zum Verweilen ein. Nebst der fehlenden Raumwirkung im Innern des Flugfeldes, die durch ein Wechselspiel von offenen und geschlossenen Strassenabschnitten erzeugt würde, fehlen gestalterische Elemente wie Baumbepflanzungen oder einladende Vorgartensituationen. Stattdessen wird das Quartierstrassenbild von parkierenden Autos dominiert.

Der Strassenraum gliedert sich an vielen Orten in einen Fahrbahnteil und begrenzende Trottoirbereiche. Bei manchen Strassenabschnitten, vor allem bei den schmal bemessenen Stichstrassen, sind keine Trottoirs vorhanden.



Abb. 21: Strassenräume (Quelle: PLANAR, 2015)

4.3.2 Potenziale

grosszügige Grünraumstruktur

Das Flugfeldquartier ist durch besonders viele Grünraumstrukturen mit Grünflächen, Bäumen und Hecken geprägt. Die Überlandstrasse wird teilweise von Baumreihen begleitet und grössere Baumgruppen charakterisieren einzelne Teilgebiete. Die relativ starke Durchgrünung ist ein wertvoller Lebensraum für Tiere und Erholungsraum für die Bevölkerung.



Abb. 22: wertvolle Grünraumstrukturen (Quelle: www.maps.google.de, 2015)

erhaltenswerte Sichtachsen

Die Sichtachsen von der Überlandstrasse bzw. von der Kunklerstrasse (je nach topographischen Verhältnissen) zum Flugplatzareal unterstützen die Orientierung.



Abb. 23: Sichtachse (li) und Grünraumstrukturen (Quelle: PLANAR, 2015)



Freiraum

Orientierungsinhalt

— Bearbeitungsperimeter

— Betrachtungsperimeter

PP Parkplatz

Defizite

— privater Aussenraum

— halböffentlicher Aussenraum

— öffentlicher Aussenraum

Potenziale

— Grünraumstruktur

— Sichtachse

Abb. 24: Schema Freiraum (Quelle: PLANAR, 2015)

4.4 Verkehr

4.4.1 Defizite

teilweise ineffiziente
Erschliessung

Im nördlichen Teilbereich existieren mehrere Stichstrassen und Verbindungen aufgrund der gewachsenen Bebauungsstrukturen. Dies stellt keine effiziente Erschliessung dar.

fehlende direkte Fuss- und
Radverbindung

Die Durchlässigkeit mittels eines Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr sowie den Fuss- und Radverkehr ist gegeben. Im nördlichen Teilbereich fehlt eine direkte Fuss- und Radverbindung von Südwest nach Nordost.

zerstreute Parkierung

Auf dem gesamten Areal bestehen lauter Einzellösungen für die Parkierung. Die Autos werden entlang der Strassen und auf privatem Grund abgestellt.

Trennwirkung Überlandstrasse

Die Überlandstrasse weist einen eher breiten Strassenquerschnitt auf. Sie verfügt im Perimeter über wenige Querungsstellen und hat u.a. deshalb eine relativ grosse Trennwirkung.

4.4.2 Potenziale

dichtes Verkehrsnetz

Grundsätzlich ist ein dichtes Verkehrsnetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV), Fuss- und Radverkehr sowie öffentlichen Verkehr auszumachen. Der Bahnhof Dübendorf ist in 5 bis 10 Gehminuten erreichbar. In einer anschliessenden Zugfahrt von 10 Minuten befindet man sich am Zürcher Hauptbahnhof.

optimale Gegebenheiten für den
Radverkehr

Insbesondere für den Radverkehr sind, durch die topographischen Verhältnissen, die Nähe zum Bahnhof und zum Stadtzentrum, optimale Gegebenheiten vorhanden.

multifunktionale Nutzfläche

Die Strassenflächen im Quartier werden multifunktional – mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr – genutzt.



Abb. 25: Multifunktionale Nutzflächen (Quelle: PLANAR, 2015)



Verkehr

Orientierungsinhalt

- Bearbeitungsperimeter
- Betrachtungsperimeter
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) Kanton

Defizite

- Stichstrasse
- ↔ Verbindung Südwest / Nordost
- ↔ fehlende Verbindung Südwest / Nordost
- Parkierung
- ↔ Fussgängerquerung

Potenziale

- Verkehrsnetz MIV / LV
- Verkehrsweg LV
- ÖV

Abb. 26: Schema Verkehr (Quelle: PLANAR, 2016)

4.5 Gesellschaft

4.5.1 Defizite

fehlender Wohnraum für spezifische Bevölkerungsgruppen

Im Flugfeldquartier ist kein spezifischer Wohnraum für beispielsweise ältere Menschen oder Studenten auszumachen.

fehlende Treffpunkte

Orte wie Spielplätze oder gemeinschaftliche Aufenthaltsräume können zu Treffpunkten von Jung und Alt werden. Dies fördert den sozialen Austausch sowie das Knüpfen von Kontakten. Solche Ansätze bestehen heute im Quartier leider nicht.

geringe Identität

Ausser dem Post-, Kindergarten-, Schul- und Restaurantgebäude sowie den Strassenbezeichnungen (vgl. Identitäts-Potenziale) besteht keine prägende Identität. Es fehlen charakteristische Gebäude, welche nicht nur zur Identität beitragen sondern auch zur Orientierung unterstützen würden.

4.5.2 Potenziale

Identitätsansatz

Ansatzweise (vgl. Identitäts-Defizite) tragen die spezifischen Nutzungen wie Post, Kindergarten, Schulhaus, Lebensmittelgeschäft/Tankstelle, Restaurant/Bar zu einer gewissen Identifikation der Bewohner mit dem Quartier bei. Besonders sind die Strassennamen, welche nach Pionieren und Erfinder der Aviatik benannt sind.



Gesellschaft

Orientierungsinhalt

— Bearbeitungsperimeter

— Betrachtungsperimeter

Potenziale

— Strassenbezeichnungen nach Pionieren

— Nutzungen als Identitätsansatz

Abb. 27: Schema Gesellschaft (Quelle: PLANAR, 2015)

5 Leitidee "Flugfeldquartier"

Aufgrund der Analyse von Defiziten und Potenzialen werden die zu erreichende Entwicklungsziele ersichtlich. Diese lassen sich themenspezifisch ableiten (vgl. Kapitel 6).

Leitidee

Vorab wird eine Leitidee auf einer erhöhten Flughöhe angedacht. Diese ist durch prägende Raumkanten nach Aussen und einer etwas lockerer „inneren“ Bebauungsstruktur charakterisiert. Ein versinnbildliches Vergleichsbeispiel dazu wäre die Kokosnuss ohne Aussenhaut.

Kokosnuss als Versinnbildlichung

Die Kokosnuss ohne Aussenhaut, so wie sie im Lebensmittelgeschäft erhältlich ist, besteht aus einer harten und faserigen Schale. Im Innern der Kokosnuss befinden sich das weisse Kokosfleisch und die Kokosmilch.

So ist die harte Kokosnussschale vergleichbar mit raumprägenden harten Bebauungskanten gegen Aussen, während der faserige Bestandteil der Schale als einladende und auflockernde Fassaden- und Aussenraumgestaltung interpretiert werden kann. Im Innern der Schale resp. im Innern der raumprägenden Kanten befindet sich eine etwas lockerere Bebauung (Kokosfleisch) mit „schwankenden“ Bebauungsmustern (Kokosmilch).

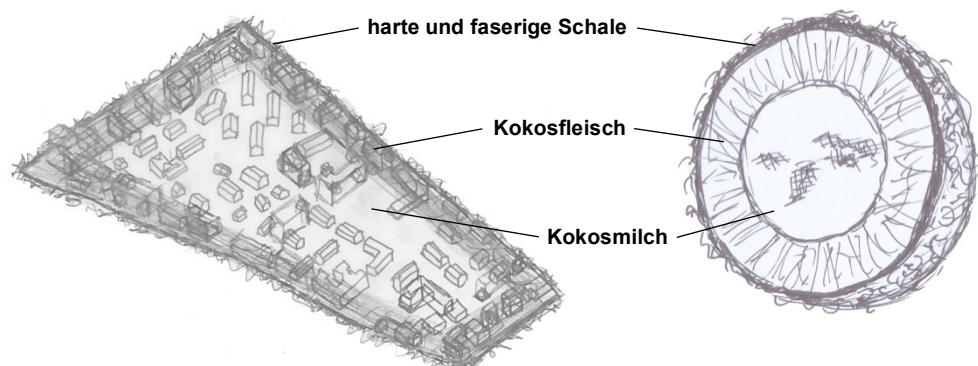


Abb. 28: Versinnbildlichung Kokosnuss (Quelle: PLANAR, 2015)

6 Quartierleitbild "Flugfeld"

Das Quartierleitbild besteht aus dem Leitbild (vgl. Abb. 29) sowie aus den nachfolgenden Leitlinien. Im Leitbild sind einzelne Leitlinien (z. B. S1) verortet und denkbare Referenzen mit Fotografien veranschaulicht.

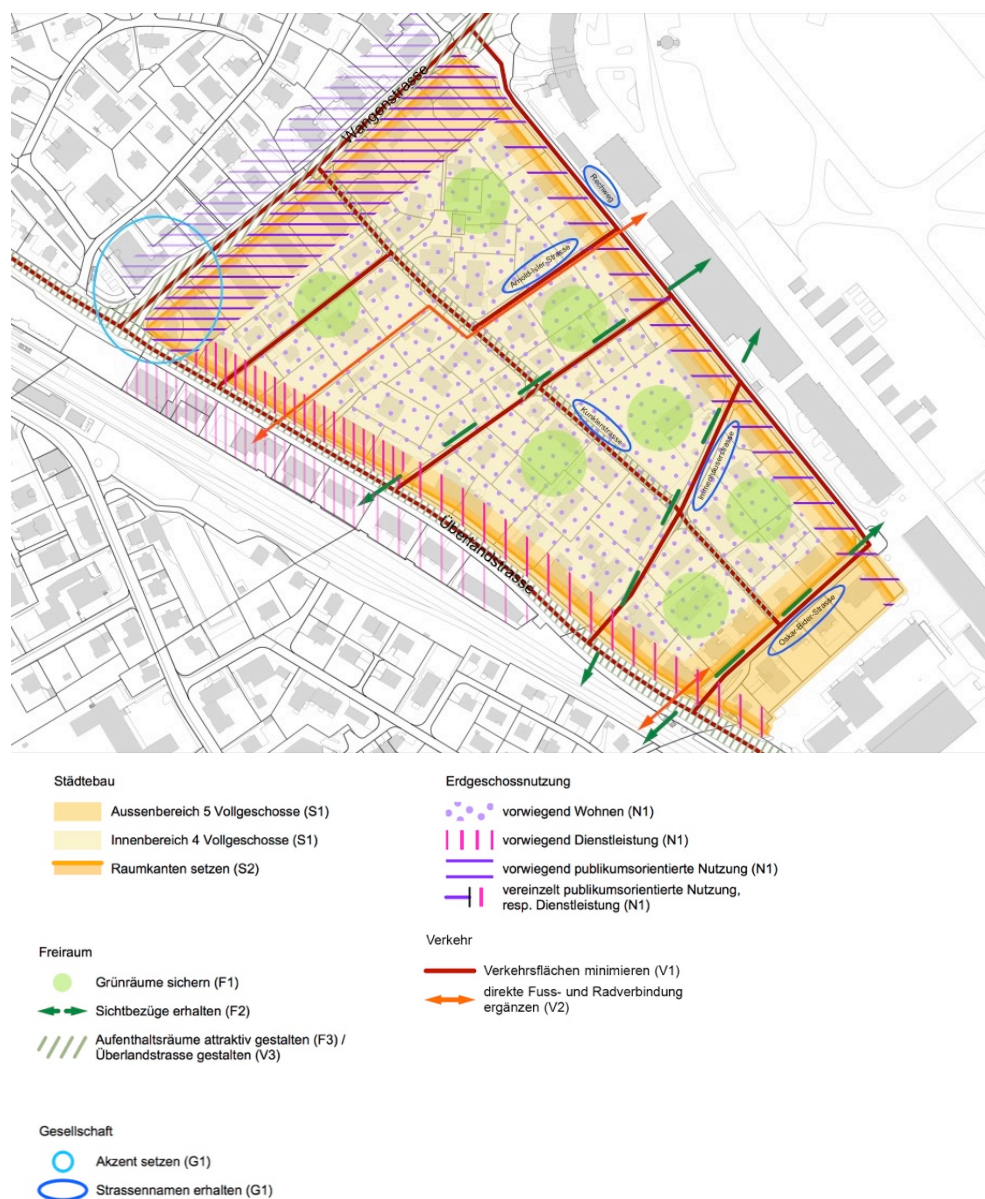


Abb. 29: Quartierleitbild Flugfeldquartier (Quelle: PLANAR, 2016)

6.1 Städtebau

moderate, standort- und erschliessungsgerechte, abgestimmte und qualitative Verdichtung anstreben (S1)

Im Sinne einer Entwicklung nach Innen ist eine moderate bauliche Verdichtung anzustreben. Das Erneuern und Ersetzen der Bauten ist ein langjähriger Prozess, welcher abgestimmt und deshalb begleitet und geplant werden muss, um ein optimales Resultat zu erhalten. Es soll eine der Standort- und Erschliessungsgunst angemessene Dichte erreicht werden, welche sich in die umliegenden Strukturen einfügt. Im Aussenbereich ist eine dichtere Bebauung von 5 Vollgeschossen und im Innenbereich sind 4 Vollgeschosse anzustreben. Speziell an der Wangenstrasse ist eine städtebauliche Achse mit 5 Vollgeschossen zu schaffen.

Ziel ist eine qualitative Verdichtung mit welcher alle raumrelevanten Aspekte (Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr und Gesellschaft) aufeinander abzustimmen, abzuwägen und dementsprechend zu berücksichtigen sind.

Als Referenzen für eine 4-geschossige Wohnbebauung im Innenbereich und eine 5-geschossige Bebauung im Aussenbereich sind nachfolgende städtebauliche Beispiele denkbar:



Abb. 30: 4-geschossige Wohnbebauung, Balance Wallisellen (li, Quelle: www.haerlehubacher.ch); 5-geschossige Bebauung, Sidi-Areal Winterthur (re, Quelle: www.swiss-architects.com)

Raumkanten setzen (S2)

Für einen gefassten Strassenraum sind Raumkanten zu bilden. Zusätzlich schützen sie den Innenbereich des Quartiers beispielsweise vor Lärmeinflüssen.

besonnte Innen- und Aussenräume erstellen

Mit Hilfe der Sonne kann unser Körper Vitamin D herstellen. Die Sonne strahlt aber auch Wärme aus und sorgt für gute Laune. Die Bauten sind so zu positionieren, dass möglichst optimal belichtete Innen- sowie Aussenräume entstehen.

architektonische Qualität fordern

Damit Identität und gelungene Architektur geschaffen werden, sind Anforderungen an die Fassadengestaltung und zu verwendende Materialien zu stellen.

Grundeigentümer und Bewohner einbeziehen

Die Grundeigentümer und die Bewohner sind in einem vertretbaren Masse in den Planungsprozess miteinzubeziehen. Ihnen ist aufzuzeigen, welche Möglichkeiten und positiven Aspekte sich durch eine solche Entwicklung ergeben. Der Einbindungsprozess ist in Form einer Informationsveranstaltung vorgesehen.

Anreizsystem für Grundeigentümer schaffen

Damit manche Grundeigentümer von den Vorteilen einer neuen Bebauung überzeugt werden, braucht es ein Anreizsystem. Dies könnte durch einen Ausnützungsbonus erreicht werden.

6.2 Nutzung

Nutzungsvielfalt fördern (N1)

Es ist auf den bestehenden Nutzungen aufzubauen und eine Diversität von ruhigen Nutzungen zu fördern. Angestrebt werden Nutzungen für die Quartiersversorgung (z.B. Migros, Coop, Thai-Läden) und Dienstleistungen (z.B. Café, Restaurant, Bank) prioritär an der Wangenstrasse, zusätzliche Wohnformen und gemeinschaftlich nutzbare Räume. Im Hinblick auf die Entwicklung des Innovationsparks sollen attraktive Wohnräume in unmittelbarer Nähe des Arbeitsortes geschaffen werden. Quartiersversorgung, Dienstleistungen und Gewerbe sind in den Erdgeschossen des Aussenbereichs (Schale) anzuordnen. Die ruhigen Wohnnutzungen siedeln sich im Innenbereich und in den Obergeschossen des Aussenbereichs (ausser Wangenstrasse, nicht prioritär Wohnen im Obergeschoss) an.

Wangenstrasse beleben

Die Wangenstrasse soll als stadtprägende Achse mit hohen Personendichten und -frequenzen umgestaltet werden. Entlang des Strassenzuges sind publikumsorientierte Nutzungen mit hohem Öffentlichkeitsgrad wie Verkaufsgeschäfte, Gastronomieeinrichtungen oder Gewerbe mit Laufkundschaft anzusiedeln. Eine gute Mischung von Wohnen und Arbeiten (prioritär Arbeiten) ist anzustreben.

Als Referenzbeispiel ist ein Café entlang der Wangenstrasse mit rückwärtigem Garten vorstellbar.



Abb. 31: Publikumsorientierte Nutzung, Café in Prien am Chiemsee (Quelle: www.chiemgau.de)

6.3 Freiraum

Grünräume sichern (F1)

Die relativ grossen Grünflächen sind in ihrem Umfang möglichst zu erhalten. Bei Ersatzbauten ist der Nachweis zu erbringen, dass durch das Bauvorhaben eine grössere zusammenhängende Grünfläche im Teilquartier nicht verunmöglicht wird. Zäune, welche eine Vernetzung der Grünräume verhindern, sollen vermieden werden.

Sichtbezüge erhalten (F2)

Die Sichtachsen zum Flugplatzareal sind nach Möglichkeit zu erhalten.

öffentliche und halböffentliche
Aussenräume gewährleisten

Es sind qualitätsvolle öffentliche und halböffentliche Aussenräume zu gestalten. Alle Generationen sollen davon profitieren können. Dazu gehören beispielsweise Spielplatz, bewegungsfördernde Elemente und Hartplatz für Kinder oder Gärten, Ruheplätze, idyllisches Café mit Umschwung, Demenzgarten und Sitzgelegenheiten für Erwachsene sowie für die älteste Generation. Wichtig sind auch gemeinschaftlich nutzbare Aussenräume wie ein Quartierplatz.



Abb. 32: Innenhofgestaltung mit Spielplatz, Giesserei Winterthur (Quelle: PLANAR, 2014)

Aufenthaltsräume
attraktiv gestalten (F3)

Die öffentlichen (auch die Strassenräume Überland-, Wangen- und Kunklerstrasse und ihre Knotenpunkte) und halböffentlichen Aussenräume sind mit einheimischer Bepflanzung attraktiv zu gestalten. Sie sollen zum Verweilen einladen. Ein Strassenraum ohne oder nur mit wenigen parkierenden Autos gewinnt deutlich an Attraktivität. Allfällig frei werdenden Flächen sind je nach Besitzverhältnissen als zusätzliche private Vorgärten oder öffentliche Strassenräume zu gestalten.



Abb. 33: Strassenraumgestaltung Quartierstrasse, Kölnerstrasse Wesseling (Quelle: www.heimatverein-wesseling.de)

6.4 Verkehr

Verkehrsflächen minimieren (V1)

Die Verkehrsflächen sind auf ein Minimum zu reduzieren (gemäss den im Leitbild gekennzeichneten Haupteerschliessungsflächen), um eine effiziente Erschliessung zu gewährleisten.

direkte LV-Verbindung ergänzen (V2)

Im nördlichen Teilbereich ist eine direkte Wegverbindung von Südwest nach Nordost zu ergänzen.

gebündelte Parkierung fördern

Bei Neu- und Ersatzbauten sind gemeinschaftliche Parkieranlagen anzustreben.

Überlandstrasse gestalten (V3)

Der erweiterte Raum der Überlandstrasse ist mit einheimischen Bäumen zu strukturieren und zu gestalten. Wo die Überlandstrasse nicht entlang der Bahn geführt wird, sind genügend Fussgängerquerungen zu gewährleisten. In den weiteren Projektschritten sind Aussagen zur verkehrlichen Anbindung der Quartierstrassen an das übergeordnete Strassennetz zu machen. Bei der Gestaltung des Strassenraumes gilt es die Vorstudie Integration GlattalbahnPLUS, Abschnitt Giessen bis Innovationspark zu berücksichtigen sowie mit dem Amt für Verkehr, Abteilung Infrastrukturplanung Rücksprache zu nehmen.



Abb. 34: Strassenraumgestaltung Hauptverkehrsstrasse, Badenerstrasse Fislisbach (Quelle: www.ag.ch)

Radverkehr fördern

Der Radverkehr ist zu fördern und hat einen grösseren Anteil des Verkehrsaufkommens zu übernehmen.

6.5 Gesellschaft

Identitätsansatz
weiterentwickeln (G1)

Mit unterschiedlichen Gebäudearten und –höhen sind Akzente zu setzen sowie den Identitätsansatz weiter zu entwickeln. Die besonderen Strassennamen sind nach Möglichkeit zu erhalten.

differenzierte Wohnformen für
alle Generationen anbieten

Für eine Durchmischung der Bevölkerungsgruppen gibt es spannende und gegenseitig unterstützende Wohnformen. Es sind differenzierte Wohnformen für alle Generationen den aktuellen Bedürfnissen entsprechend anzubieten, wie z.B. für Familien, Paare, Singles, Studierende und Betagte. Beispiele für ein differenziertes Wohnangebot sind autoarmes Wohnen, Clusterwohnen und Wohnungen mit zusätzlich gemeinschaftlich nutzbaren Innen- und Aussenräumen.

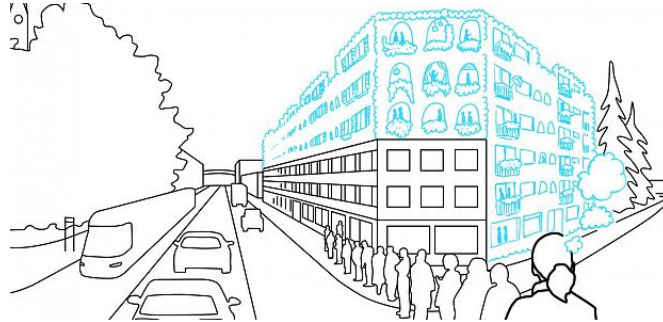


Abb. 35: Wohnraum für Studenten, Rosengartenstrasse Wipkingen (Quelle: www.wipkingen.net)

Treffpunkte sicherstellen

Um Begegnungen und den sozialen Austausch zu ermöglichen sind Treffpunkte sicherzustellen. Dies kann durch die Ansiedlung von Restaurants, kleinere Läden für Güter des täglichen Bedarfs usw. und die Erstellung von gemeinschaftlich genutzten Räumen gelöst werden.

7 Umsetzung

Qualitätssicherung	Damit die Leitlinien umgesetzt werden, braucht es raumplanerische Instrumente. Neben den massgeschneiderten Bauvorschriften, kann dies beispielsweise durch Projektwettbewerbe oder Studienaufträge gesichert werden.
Ergebnisse in aktuelle Planungen einfliessen lassen	Die Ergebnisse des Quartierleitbildes sollen in die laufenden Planungen im Gebiet einfliessen. Das bedeutet, dass die Rückversetzung der Verkehrsbaulinie entlang der Wangenstrasse (Raumsicherung für GlattalbahnPLUS) in der anlaufenden Baulinienrevision berücksichtigt werden soll. Die Ermöglichung der vorgesehen Nutzungen, der baulichen Dichte betreffend dem Innen- und Aussenbereich sowie eines Ausnützungsbonus ist in der laufenden Teilzonenplanänderung umzusetzen.
Etappierung	Grundsätzlich kann die Ersetzung der Bauten im gesamten Quartier beginnen. In erster Linie ist jedoch eine Erneuerung und Entwicklung speziell entlang der Wangenstrasse und im Bahnhofsgebiet erwünscht.
Zeithorizont	Angedacht ist ein Zeithorizont von rund 20-30 Jahren. Je nach Vorstellungen und Absichten der Grundeigentümer wird der Prozess länger oder kürzer andauern.

8 Empfehlung

die Stadt und die Planer
sind gefordert

Die Stadt und die Planer sind gefordert, die Grundeigentümer von der sich bietenden Chance zu überzeugen. Die Federführung liegt bei der Stadt. Sie muss die Planung über die Jahre im Fokus behalten und Beteiligte rechtzeitig in den Prozess einbinden.

als Führungs- und Koordinations-
instrument anwenden

Der Stadt wird empfohlen, das Quartierleitbild als Führungs- und Koordinationsinstrument anzuwenden. Dies bedeutet, dass bei einem Baugesuch, welches nicht dem Quartierleitbild entspricht, das Gespräch und eine alternative Lösung gesucht werden soll.

Unterstützung für
Grundeigentümer schaffen

Das Bauwesen ist ein umfangreiches Gebiet, welches für Laien nicht immer einfach zu verstehen ist. Zur Unterstützung und Beratung der Grundeigentümer ist daher die notwendige Ressource bei der Stadtplanung sicherzustellen. Das Angebot ist zudem zu kommunizieren.

Quartierleitbild anpassen

Bei sich verändernden Gegebenheiten empfiehlt es sich, das Quartierleitbild anzupassen. Damit wird immer das aktuelle Zielbild vor Augen geführt.

Grundeigentümer und
Bewohner einbeziehen

Als sehr wichtiger Bestandteil des Prozesses wird der Einbezug der Grundeigentümer und Bewohner angesehen, sie sind regelmässig, z.B. in Form von Veranstaltungen oder schriftlichen Mitteilungen zu informieren.

Anhang

- Plan Leitbild Flugfeldquartier