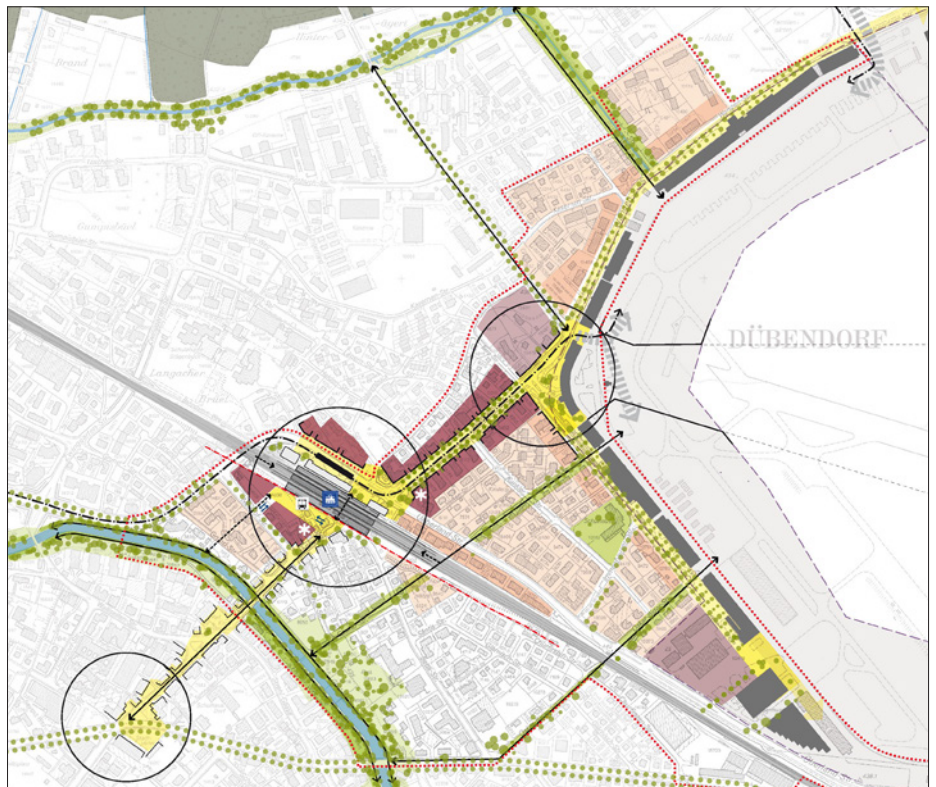


Stadt Dübendorf

Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof Plus

Synthesebericht
vom Stadtrat genehmigt am 10.7.2014



Bearbeitung

Rainer Klostermann
Christoph Loetscher
Christian Blum

Feddersen & Klostermann Städtebau – Architektur – Landschaft
Brühlmann Loetscher Architekten ETH SIA

c/o Feddersen & Klostermann Neumarkt 6 CH-8001 Zürich
Tel: 044 262 50 00 mail@fkurb.ch

Zürich, 1.7.2014

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	1
1. Einleitung	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Beteiligte Planungsteams und Gremien	5
1.3 Ablauf der Testplanung	7
1.4 Zielsetzungen	8
2. Synthese	10
2.1 Erkenntnisse aus den Projektbeiträgen	10
Wangenstrasse	10
Bahnhof Nord	11
Bahnhof Süd	12
Bahnhofstrasse	14
Flugplatzrand	14
Nutzungsstrategie	15
Verdichtung Flugfeldquartier/Quartier am Chrebsschüsselibach	16
Quartiere Bettlistrasse und Alpenstrasse	17
Gesamtverkehrsraum	17
Langfristoptionen	19
2.2 Synthesepplan	20
2.3 Vorgehenskonzept	22
2.4 Liste der weiterführenden Planungsschritte	25
2.5 Vertiefung Wangenstrasse	29
2.6 Vertiefung Flugfeldquartier	33
3. Genehmigung	39
Anhang	40
A1 Wangenstrasse: Synoptische Darstellung der Baulinien der Testplanungsbeiträge	41
A2 Vertiefung Wangenstrasse: Prüfung Bebaubarkeit mit neuer Baulinie	42
A3 Vertiefung Wangenstrasse: Berechnung der Geschossflächen	45
A4 Vertiefung Flugfeldquartier: Berechnung der Geschossflächen	46
A5 Bahnhof Süd: Grobeinschätzung Wirtschaftlichkeit	47
A6 Nutzung: Vergleich der Geschossflächen der Testplanungsbeiträge	48
A7 Projektbeiträge der Planungsteams	49
A8 Abkürzungen und Glossar	58

Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht fasst die gewonnenen Erkenntnisse aus der Testplanung zusammen, welche aus Gründen verschiedener offenen Fragen zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Gebietes mit drei interdisziplinären Planungsteams durchgeführt wurde. Die wesentlichen Fragestellungen betreffen die Planungszone im Gebiet Wangenstrasse, die Entwicklung im Flugplatzareal, der Ausbau des ÖV-Knotens Bahnhof Dübendorf, die Verlängerung der Glattalbahn sowie die Erneuerung der Wohnquartiere.

Die wichtigsten Erkenntnisse beziehungsweise Empfehlungen sind:



Abb. 1: Wangenstrasse als innerstädtischer Strassenraum

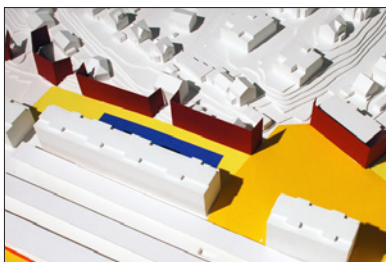


Abb. 2: Bahnhof Nord: Verdichtung um Glattalbahn-Haltestelle

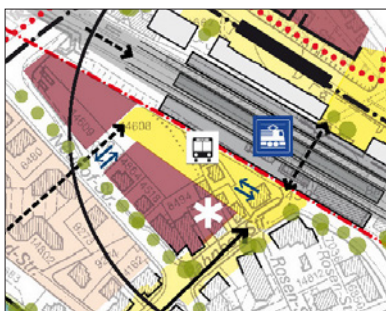


Abb. 3: Bahnhof Süd: Busstation mit visuellem Bezug zu Gleisen

- **Wangenstrasse:** Die Wangenstrasse als Hauptverbindung zwischen Bahnhof und Flugplatzareal ist in diesem Abschnitt als innerstädtische Strasse mit einem Querschnitt von ca. 25m (Glattalbahn in Mittellage) zu konzipieren. Die Baulinie ist auf der Seite des Flugfeldquartiers zurück zusetzen. Auf beiden Seiten ist eine gleichwertige Bebauung mit 17m Gebäudehöhe zu ermöglichen. An der Ecke Überland-/Wangenstrasse kann ein höheres Haus (max. 25m) als Auftakt der Wangenstrasse einen kleinen Akzent setzen. Im öffentlichen Raum ist eine hohe Interaktionsdichte anzustreben. Erwünscht sind EG-Nutzungen, welche den öffentlichen Raum beleben (keine Wohnnutzung), die Erdgeschosse sind daher mit mindestens 4m Geschosshöhe zu realisieren.
- **Bahnhof Nord:** Die Glattalbahn-Haltestelle nördlich des Bahnhofs ist in der Überlandstrasse anzuordnen, um kurze Umsteigebeziehungen zu gewährleisten. Es ist eine Verdichtung der nördlich angrenzenden Parzellen anzustreben. Der MIV-Anschluss an die Alpenstrasse ist zu Gunsten des Langsamverkehrs und der Verkehrssicherheit aufzuheben, flankierende Massnahmen im Quartier sind zu entwickeln und zu prüfen.
- **Bahnhof Süd:** Die zukünftige Busstation ist mit visuellem Bezug zu den Gleisen angegliedert an die Bahnhofstrasse anzuordnen. Der Raum muss mit dem Niveau der Personenunterführung korrespondierenden. Damit werden eine hohe Übersichtlichkeit, kurze Wege und flexible Zu- und Wegfahrten für die Busse ermöglicht. Die Personenunterführung ist als städtische Verbindung in Kontinuität mit der Bahnhofstrasse zu gestalten und deren Verbreiterung im Falle des 4-Spur-Ausbaus der SBB zu prüfen. Ein neues Dach anstelle des heutigen Bahnhofgebäudes ist eine geeignete architektonische Geste, um die Identität Bahnhof zu erzeugen. Das Geviert um die Busstation, zwischen Neuhofstrasse und den Gleisen, ist baulich zu verdichten. Eine 5-6 geschossige Bebauung mit einem höheren Haus (max. 25m) an der Ecke Bahnhofstrasse als Akzent am Bahnhof kann gut ins Umfeld integriert werden.

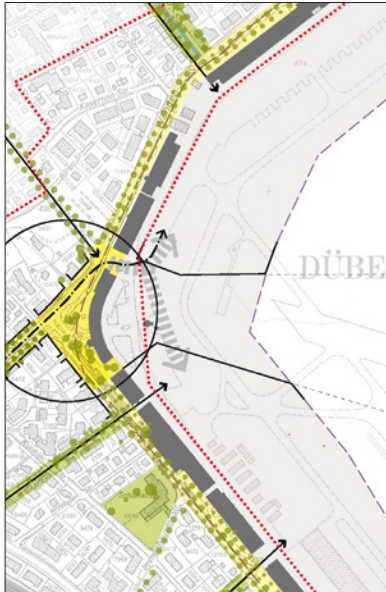


Abb. 4: Flugplatzrand: Raumschicht mit um- und zwischengenutzten Bauten



Abb. 5: Flugfeldquartier: Verdichtung und aufzuwertende Langsamverkehrsverbindungen

- *Bahnhofstrasse:* Entlang der Bahnhofstrasse sind keine zusätzlichen Anreize für eine Verdichtung zu setzen. Deren Charakter ist eher zu bewahren, sodass bestehende Qualitäten erhalten und die Wangenstrasse von der Bahnhofstrasse gestalterisch differenziert werden kann.
- *Flugplatzrand:* Der Flugplatzrand hat grosses Potenzial, als Alleinstellungsmerkmal zu funktionieren und das Gebiet im Standortwettbewerb vorteilhaft zu positionieren. Die Um- und Zwischennutzung der bestehenden Bauten am Flugplatzrand ist anzustreben, daraus können starke Impulse für die Transformation der angrenzenden Quartiere erfolgen. Die Bauten sind Bindeglied zwischen dem Dübendorfer Stadtgebiet und dem zukünftigen Innovationspark und als "Raumschicht" mit den zugehörigen Aussenräumen zu betrachten. Der stadtseitige Aussenraum soll für den Langsamverkehr aufgewertet werden und kann Teil des Erholungsringses Flugplatz ("Fil Vert") werden. Am Ende der Wangenstrasse soll ein Eingangsplatz ins Flugplatzareal entstehen, der als visuelles und funktionales Scharnier zwischen Stadt und Innovationspark funktioniert.
- *Nutzungskonzept:* Die Bahnhofstrasse und die Wangenstrasse (bis zum Flugplatzareal) sind als Zentrumsachse mit den drei Polen Stadthaus - Bahnhof - Eingangsplatz Flugplatzareal zu stärken. Publikumswirksame Nutzungen sind vor allem an den drei Polen zu konzentrieren. Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen sind entlang der Zentrumsachse anzuordnen. Die Wohnquartiere sind in ihrer Wohnqualität zu stärken, sie sollen attraktiven Wohnraum in unmittelbarer Nähe zum Innovationspark und zum Bahnhof anbieten.
- *Verdichtung Quartiere:* Beim Flugfeldquartier- und dem Quartier am Chrebschüsselibach ist eine Verdichtung mit einer 4-geschossigen und an den Rändern 5-geschossigen Bebauung zu ermöglichen. Es sind Anreize für eine parzellenübergreifende Bebauung zu schaffen. Der Erhalt der Grünraumqualitäten ist sicher zu stellen. Mit qualitätssichernden Massnahmen sollen unerwünschte Entwicklungen verhindert werden. In beiden Quartieren sind je zwei Langsamverkehrsverbindungen mit Sichtbezug ins Flugplatzareal aufzuwerten; teilweise müssen diese noch erstellt werden. Diese Verbindungen stellen eine Vernetzung im Sinne des "Fil Vert" und "Fil Bleu" sicher, bei der Verbindung östlich des Bahnhofs eröffnet sich zudem die Möglichkeit für einen späteren Zugang zu den Perrons.
Bei den Quartieren Bettlistrasse und Alpenstrasse steht auf Grund der topographischen Lage und der bestehenden Gebäudestrukturen eine Verdichtung weniger im Vordergrund.

. *Gesamtverkehrsraum:* Kurz- bis mittelfristig ist vom bestehenden Verkehrsnetz auszugehen, dieses ist soweit wie möglich zu optimieren. Die längerfristige Realisierung einer neuen Verkehrsachse im Flugplatzareal ist nicht nur zur Erschliessung des Innovationsparks sinnvoll, sondern könnte je nach Linienführung zu einer erwünschten Entlastung des Rechwegs, der "äusseren" Wangenstrasse (Abschnitt entlang Flugplatzrand) und der Überlandstrasse führen; letztere könnte zu einer Quartierstrasse umgestaltet werden. Der Sinngehalt einer solchen Verkehrsachse muss im grösseren Kontext erst noch bestätigt werden. Die Funktionalität und der Betrieb des Netzes ist im Gesamtzusammenhang, unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Flugplatzareal, der Massnahmen am Autobahnnetz etc. genauer zu prüfen. Die A53 soll dabei als "Rückgrat" des Netzes berücksichtigt werden.

Die Buslinien sind abgestimmt auf die Entwicklung des Innovationsparks und die allfällige Realisierung der Glattalbahn anzupassen, sodass die Erschliessung des Innovationsparks in allen Etappen entsprechend gewährleistet ist.

In den Quartieren ist ein feinmaschiges Netz mit direkten und hinderisfreien Langsamverkehrsverbindungen sicherzustellen.

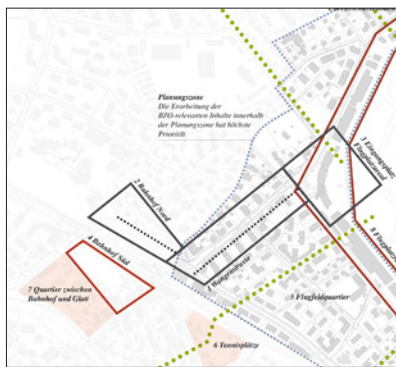


Abb. 6: Vorgehenskonzept: Schlüsselgebiete

. *Weiteres Vorgehen:* Im weiteren Vorgehen ist die höchste Priorität auf die BZO-relevanten Inhalte zu legen, sodass die Planungszone nach Ablauf der Verlängerung aufgehoben werden kann. Die Schlüsselgebiete Wangenstrasse / Bahnhof Nord und Flugplatzrand sowie die Verdichtung der Quartiere sind mit der städtebaulichen Studie nationaler Innovationspark - Hubstandort Dübendorf zu koordinieren. Für die Wangenstrasse mit Bahnhof Nord und für den Eingangsplatz Flugplatzareal ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erarbeiten und darauf abgestützt eine Baulinienrevision vorzunehmen. Für den Flugplatzrand ist ein Um- und Zwischennutzungskonzept in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege und der armasuisse zu erarbeiten. Ein Verkehrsgutachten hat die verschiedenen verkehrlichen Optionen zu prüfen und ist mit dem Gesamtverkehrskonzept abzustimmen. Die Schnittstellen zwischen den kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten sind präzise zu definieren und die Instrumente und Verfahren zu koordinieren. Das Schlüsselgebiet Bahnhof Süd soll parallel weiter vertieft werden und nebst der Teilrevision der BZO ein Quartierplan und Gestaltungsplan erarbeitet werden.

1. Einleitung

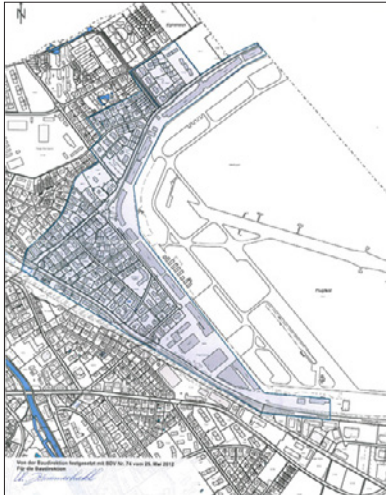


Abbildung 7:
Die von der Baudirektion festgesetzte
Planungszone
(BDV Nr. 74 vom 25. 5. 12)

1.1 Ausgangslage

Auf Antrag der Stadt Dübendorf hat die Baudirektion des Kantons Zürich für das Gebiet Wangenstrasse am 25. Mai 2012 eine Planungszone für die Dauer von drei Jahren festgesetzt. Auslöser für die Festsetzung der Planungszone waren verschiedene offene Fragen zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung:

- Trasseesicherung für die Fortsetzung der Glattalbahn
- Entwicklungen im Flugplatzareal, Planung eines Innovationsparks, Option Weiterbestand der aviatischen Nutzung mit verkürzter Piste
- Erneuerung der flugplatznahen Quartiere, in denen die Planungsunsicherheiten betreffend dem Flugplatz zu einem "Erneuerungstau" und Abwertungstendenzen geführt haben
- Dringende Ausbaumassnahmen beim öffentlichen Verkehr: Ausbau der Busstation am Bahnhof, allgemeine Verbesserung der Übersichtlichkeit und Zugänglichkeit des Umsteigeknotens, Kompatibilität mit einem längerfristigem 4-Spur-Ausbau der SBB-Gleise im Rahmen der S-Bahn 2. Generation
- Innere Verdichtung, insbesondere des Bahnhofsumfeldes
- Einbezug der sich in Planung befindlichen übergeordneten Freiraumstrukturen "Fil Bleu" und "Fil Vert".

Durch die Festsetzung der Planungszone besteht Handlungsdruck, die notwendigen grundeigentümergebundenen Planungsinstrumente auszuarbeiten. Gleichzeitig bietet sich die Möglichkeit, die zukünftige städtebauliche Entwicklung der flugplatznahen Quartiere und des Bahnhofsumfeldes in einem breit abgestützten Prozess zu erarbeiten.

Um ein vielfältiges Spektrum von Argumenten und Lösungsansätzen zu erhalten, wurde eine städtebauliche Testplanung in Anlehnung an die SIA-Ordnung 143 mit drei interdisziplinären Planungsteams durchgeführt. Als Pflichtenheft für die Planungsteams galt das Programm der Testplanung, welches am 21. August 2013 von der Leitungsgruppe und am 5. September 2013 vom Stadtrat gutgeheissen wurde.

Der vorliegende Synthesebericht fasst die Erkenntnisse aus der Testplanung zusammen und bildet die Grundlage für die Erarbeitung der weiteren behörden- und grundeigentümergebundenen Planungsinstrumente.

1.2 Beteiligte Planungsteams und Gremien

Folgende Planungsteams und Gremien waren an der Testplanung beteiligt:

Team pool Architekten

- . pool Architekten (Federführung, Architektur und Städtebau)
Andreas Sonderegger, Mischa Spoerri, Thomas Friberg, Guido Brandi, Laura Jansen, Lucien Villiger, Antonia Bollenbach, Demjan Haller
- . ewp AG (Raum- und Verkehrsplanung)
Philipp Lenzi, Stephan Erne, Stephanie Kraus, Timo Setz
- . Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten (Landschaftsarchitektur)
Lukas Schweingruber, Simon Enemaerke
- . Christina Schumacher (Soziologie)

Team urbaNplus

- . urbaNplus / Stefan Kurath (Federführung, Architektur und Städtebau)
Stefan Kurath, Monika Steiner
- . Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH (Landschaftsarchitektur und Städtebau)
Lorenz Eugster, Alexander Schüch
- . Basler & Hofmann AG (Verkehrsplanung / Nachhaltige Entwicklung)
Ulrike Huwer, Manuel Oertle, Dieter Bauer
- . Zimraum, Raum + Gesellschaft (Soziologie und Raum)
Joëlle Zimmerli

Team Van de Wetering

- . Van de Wetering Atelier für Städtebau (Federführung, Städtebau)
Han van de Wetering, Roman Hanimann
- . Hager Partner AG (Landschaftsarchitektur)
Monika Schenk, Jonas Obertüfer
- . mrs partner ag (Verkehrsplanung)
Benoît Ziegler
- . raumdaten GmbH (Soziologie)
Corinna Heye

Leitungsgruppe (Projektsteuerung)

- . Lothar Ziörjen, Stadtpräsident
- . Martin Bäumle, Stadtrat
- . Jürgen Besmer, Stadtrat; ab 1. Mai 2014: Dominic Müller, Stadtrat
- . Michael Fischer / Daria Martinoni, SBB Infrastruktur Netzentwicklung
- . Dieter Juchli / Stv. Dario Viel, armasuisse Immobilien
- . Matthias Keller, Direktor VBG
- . Dr. Rudolf Kühne, ETH Zürich, Bereich VPPR
- . Sacha Peter, ARE Kanton Zürich
- . Marco Rüdisühli, ZVV
- . Natalie Pomer, SBB Immobilien Development
- . Peter Spörri, AFV Kanton Zürich

Beurteilungsgremium

- . Franz Eberhard, ETH Zürich / Swiss Innovation Park († Mai 2014)
- . Michael Fischer, SBB Infrastruktur Netzentwicklung
- . Dieter Juchli, Stv. Dario Viel, armasuisse Immobilien
- . Thomas Kreyenbühl, Vizedirektor VBG
- . Rainer Klostermann, Feddersen & Klostermann (Moderation)
- . Hansjörg Kuhn, Vertreter Grundeigentümer
- . Prof. Dr. Hansjürg Leibundgut, ETH Zürich (bis anfangs 2014¹)
- . Reto Lorenzi, Leiter Stadtplanung
- . Beat Nipkow, Nipkow Landschaftsarchitektur
- . Gerald Räbsamen, Vertreter Grundeigentümer
- . Georg Schärner, Nüesch Development
- . Peter Schädle, Vertreter Grundeigentümer
- . Prof. Dr. Christian Schmid, ETH Zürich
- . Prof. Manuel Scholl, agps architecture
- . Peter Spörri, AFV Kanton Zürich
- . Hans-Felix Trachsler, Vertreter Grundeigentümer
- . Reto Vollenweider, Vertreter Grundeigentümer
- . Hendrik Werdin, Yaver Engineering AG
- . Julia Wienecke, ARE Kanton Zürich

1) Herr Prof. Dr. Hansjürg Leibundgut hat sich anfangs 2014 aus dem Beurteilungsgremium zurückgezogen. Das Gremium bedauert seinen Entscheid und hätte sich gewünscht, dass Herr Leibundgut seine Ideen zum technologischen Wandel am konkreten Stadtentwicklungsprojekt einbringt. Eine Stellungnahme von Herrn Leibundgut mit dem Titel "Dübendorf im Wandel der Technologie" vom 14.2.14 wurde allen Planungsteam zur Verfügung gestellt und in der Beurteilung der Projekte durch das Gremium berücksichtigt.

Stab / Verfahrensbegleitung

- . Stadt Dübendorf
Abteilung Planung
Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
Reto Lorenzi, Leiter Stadtplanung
Marco Forster, Sachbearbeiter Stadtplanung
- . Feddersen & Klostermann
Städtebau – Architektur – Landschaft
Neumarkt 6, 8001 Zürich
Rainer Klostermann, Christian Blum
- . Brühlmann Loetscher Architekten ETH SIA
Zweierstrasse 100, 8003 Zürich
Christoph Loetscher

1.3 Ablauf der Testplanung

Veranstaltungen mit den Planungsteams

- . Briefing, 8. Oktober 2013
- . Werkstattgespräch, 4. November 2013
- . Zwischenbesprechung, 18. Dezember 2013
- . Schlusspräsentation, 26. März 2014

Erarbeitung Synthese

- . Der vorliegende Synthesebericht wurde nach der Schlusspräsentation durch den Stab im Austausch mit dem Beurteilungsgremium und der Leitungsgruppe verfasst.

Einbezug Grundeigentümer

Die Grundeigentümer wurden an zwei Diskussionsforen über die Fortschritte der Testplanung informiert. Wichtige Rückmeldungen der Grundeigentümer wurden an die Planungsteams weitergeleitet beziehungsweise sind in den Syntheseprozess eingeflossen.

Information der Bevölkerung

Die Bevölkerung wird nach der Genehmigung des Syntheseberichtes über die Ergebnisse des Verfahrens orientiert.

1.4 Zielsetzungen

Mit der Gebietsentwicklung Wangenstrasse - Bahnhof Plus werden folgende Zielsetzungen verfolgt (gemäss Programm Testplanung):

- . Das Bahnhofsgebiet und der ÖV-Knoten ist in seiner Funktion innerhalb der Siedlungsstruktur Dübendorfs gestärkt.
- . Die flugplatznahen Quartiere sind durch eine Quartierentwicklung, welche alle Dimensionen der Nachhaltigkeit berücksichtigt, längerfristig aufgewertet.
- . Die städtebaulich-freiräumliche Struktur, die Bebauungsform (Dichte, Typologien) sowie die Nutzung der Quartiere führen zu qualitativ hochwertigen Lebensräumen und sind auf die absehbaren Entwicklungen auf dem Flugplatz Dübendorf abgestimmt.
- . Der westliche Rand des Flugplatzareals stellt mit den bestehenden markanten Bauten einen städtebaulich prägnanten Übergangsbereich dar, welcher das Siedlungsgebiet gliedert, zwischen den Nutzungen vermittelt und einen attraktiven Aufenthaltsort bildet.
- . Das historische Zentrum, der Glattraum, der Bahnhof und der Flugplatz sind funktional, ökologisch und gestalterisch miteinander vernetzt.
- . Der Glattraum ist in seiner Funktion als übergeordneter Langsamverkehrs-, Erholungs- und Naturraum gestärkt.
- . Die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr werden wesentlich gesteigert (Modal Split mit 50% öV).
- . Der wirtschaftliche Betrieb der GlattalbahnPLUS (Berücksichtigung der notwendigen Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte) bzw. eines entsprechenden Vorlaufbetriebes ist gewährleistet.
- . Das GlattalbahnPLUS-Trasse von der Ueberlandstrasse bis zur Gemeindegrenze ist gesichert. Die Haltestellen haben in Bezug auf die Struktur des öffentlichen Raums, die Umsteigemöglichkeiten sowie die Erreichbarkeit aus den Quartieren eine optimale Lage.
- . Der Bahnhof Dübendorf ist eine attraktive Verkehrsdrehscheibe mit attraktiven und kurzen Umsteigemöglichkeiten.
- . Der neue Busbahnhof stärkt die Funktion der Verkehrsdrehscheibe und ist für eine längerfristige Kapazitätserhöhung dimensioniert. Er ist funktional und gestalterisch optimal in das Bahnhofsumfeld eingebunden und verfügt über eine behindertengerechte Anbindung an den Bahnhof.

- . Die angrenzende Bebauung stärkt die Zentrumsfunktion des Bahnhofs. Im nahen Bahnhofsumfeld bestehen repräsentative Freiräume, welche die verkehrlichen Anforderungen abwickeln können aber auch Aufenthaltsqualitäten bieten.
- . Die definierte Entwicklungsrichtung ist kompatibel mit einem 4-Spur-Ausbau der SBB.
- . Es sind geeignete Strategien, Etappierungsschritte und die wesentlichen Strukturelemente vorhanden, mit denen der städtebauliche Transformationsprozess gesteuert werden kann.

Zusätzlich zu den oben genannten und im Programm der Testplanung formulierten Zielsetzung sollen folgende, im Laufe der Erarbeitung der Synthese erkannte Ziele verfolgt werden:

- . Die bestehenden Quartiere sind aufgewertet und durch Verdichtung in ihrer Wohnfunktion gestärkt. Sie bieten Wohnraum mit hoher Lebensqualität für verschiedene Bevölkerungssegmente, in unmittelbarer Nähe zum zukünftigen Innovationspark.
- . Die Entwicklungen im Flugplatz (Ergebnisse aus der städtebaulichen Studie nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf) und im Dübendorfer Stadtgebiet sind aufeinander abgestimmt, sodass eine kohärente städtebauliche Entwicklung gewährleistet ist. Die den Testplanungen nachfolgenden Planungsinstrumente sind aufeinander abgestimmt.

2. Synthese

2.1 Erkenntnisse aus den Projektbeiträgen

Wangenstrasse

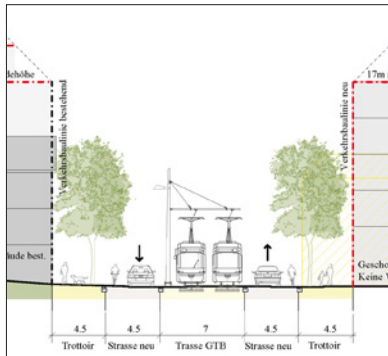


Abb. 8: Querschnitt Wangenstrasse



Abb. 9: Eingangsplatz Flugplatzareal



Abb. 10: Neue Baulinie Wangenstrasse

- . Die Wangenstrasse ist als Zentrumsachse und Bindeglied zwischen Bahnhof und Innovationspark von hoher städtebaulicher Bedeutung. Der Strassenabschnitt zwischen Bahnhof und Flugplatzareal (Gehdistanz) ist als attraktiver öffentlicher Raum mit innerstädtischem Charakter neu zu gestalten. Die Aussenraumgestaltung, die Bebauung und Nutzungen sind darauf auszulegen, dass eine hohe Interaktionsdichte entsteht. Die Erdgeschosse der Bauten sollen eine Mindestgeschosshöhe von 4m aufweisen und die Wohnnutzung im Erdgeschoss ausgeschlossen werden.
- . Es ist ein repräsentativer Freiraum als Eingang zum Flugplatz zu gestalten, sodass eine "Öffnung der Stadt" ins Flugplatzareal erzielt wird.
- . Um die Glattalbahn zukünftig mit einem Eigentrassee in Mittellage durch die Wangenstrasse führen zu können, ist eine Verbreiterung des Strassenraumes auf ca. 25m notwendig. Das Strassenraumprofil ist so knapp zu bemessen, dass ein Bezug zur ortsüblichen Massstäblichkeit gewährleistet bleibt. Die (Pflicht-)Baulinie soll unter Berücksichtigung der Bausubstanz nur einseitig, auf der Seite des Flugfeld-Quartiers zurückversetzt werden. Die heutige bauliche Ausnützung soll - eine hohe Wohnqualität vorausgesetzt - auch mit der neuen Baulinie ausgeschöpft werden können. Dies ist bei einzelnen Parzellen nur in Kooperation mit den Nachbargrundstücken möglich (siehe 2.5). Es ist ein entsprechendes Verfahren mit allen beteiligten Grundeigentümern durchzuführen.
- . In Hinblick auf ein einheitliches Gesamtbild des Strassenraumes ist eine Bebauung mit gleicher Traufhöhe (4-5 Geschosse) beidseits der Wangenstrasse anzustreben. Auf der Seite des Quartiers Alpenstrasse soll in einer ersten Bautiefe dichter und höher gebaut werden können (siehe Flugfeldquartier). Der Übergang zur feinkörnigeren Bebauung soll zwischen der Wangen- und Alpenstrasse erfolgen, sodass der Charakter der Alpenstrasse erhalten bleibt.
- . Am Eingang zum Flugplatzareal (Kreuzung Wangenstrasse / Rechweg) ist in Ergänzung zu den Polen am Bahnhof und dem Stadthaus eine neue Zentralität zu schaffen. Publikumswirksame Nutzungen, sowohl stadt- als auch flugplatzseitig, sind möglichst an dieser Stelle zu konzentrieren.
- . Ein unterirdisches Trasse der Glattalbahn ist auf Grund von sehr hohen Investitionskosten (und Unterhaltskosten) nicht finanzierbar. Die Ko-

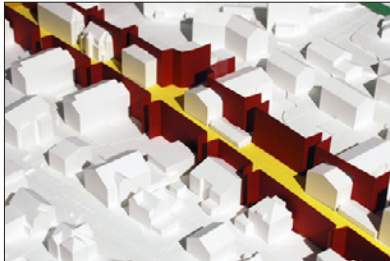


Abb. 11: Wangenstrasse im Abschnitt Bahnhof - Flugplatzareal als innerstädtische Achse

sten für eine Untertagvariante betragen mindestens das dreifache der Kosten einer oberirdischen Variante (Zusatzkosten ca. 80 bis 120 Mio. CHF / km). Aus städtebaulicher Sicht ist eine unterirdische Führung nicht erwünscht, da diese der angestrebten Belebung des Strassenraums entgegenwirkt. Unterirdische Haltestellen sind für die Benutzer unattraktiver als oberirdische Haltestellen und die notwendigen Aufzugs- und Liftanlagen verursachen zusätzliche Kosten. Die langen Ein- und Ausfahrtsportale würden zudem zu unattraktiven Strassenräumen führen. Die Baustelle im Tagbauverfahren wäre eine grosse Herausforderung (temporäre Verkehrsführung etc.) und würde die Aufenthaltsqualität in den Quartieren während der Bauzeit empfindlich schmälern.

Bahnhof Nord

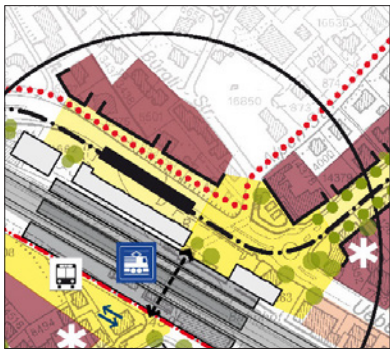


Abb. 12: Bahnhof Nord

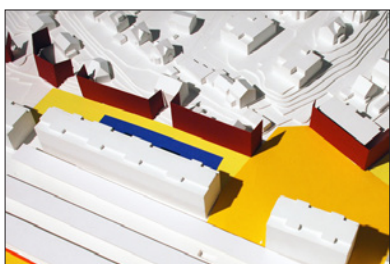


Abb. 13: Bahnhof Nord: Haltestelle GTB in Überlandstrasse, Verdichtung und Aufwertung Aussenraum

Die Haltestelle der Glattalbahn am Bahnhof ist nördlich des Bahnhofs in der Überlandstrasse (nicht in der Wangenstrasse) anzuordnen, so dass kurze Umsteigedistanzen entstehen (Variante Van de Wetering). Die Baulinie nördlich der Überlandstrasse ist zurück zu versetzen, sodass ein angemessener Raum für die Haltestelle geschaffen wird. Das Längsgefälle in der Haltestelle ist auf ein Minimum zu reduzieren. Am Bahnhof Nord sollen zudem auch Busse halten, die als Durchmesserlinie betrieben werden.

In der Bahnunterführung Überlandstrasse böte zwar kurze Umsteigebeziehungen, die erforderliche Aussenraumqualität für eine Haltestelle der Glattalbahn kann jedoch nicht erreicht werden und die soziale Kontrolle ist in Frage gestellt. Die Umsteigewege Bahn-Glattalbahn würden zudem abseits der Erdgeschossnutzungen am Bahnhof geführt. Sinnvoller ist die Konzentration der Fussgängerströme bei der bestehenden Personenunterführung und der neuen Busstation. Damit werden dort die Voraussetzungen für die erfolgreiche Ansiedelung von publikumswirksamen Nutzungen geschaffen.

Das Erstellen von zwei Haltestellen im Bereich des Bahnhofs ist auf Grund der kurzen Abstände zwischen den Haltestellen nicht machbar.

Die Neubebauung und eine angemessene Verdichtung der nördlich angrenzenden Grundstücke ist zusammen mit den Grundeigentümern anzustreben. Auf Grund der städtebaulich sensiblen Lage wird die Durchführung eines Konkurrenzverfahrens (Studienauftrag, Wettbewerb) empfohlen.

Die Anbindung der Alpenstrasse an die Überlandstrasse ist aufzuheben, um einen attraktiven Aussenraum für den Langsamverkehr schaffen zu

können. Diese Massnahme erhöht zudem die Verkehrssicherheit des zukünftigen Verkehrsregimes mit der Glattalbahn. Die Auswirkungen betreffend Umwegverkehr durch das Quartier sind zu prüfen und es sind gegebenenfalls flankierende Massnahmen zu ergreifen.

Bahnhof Süd

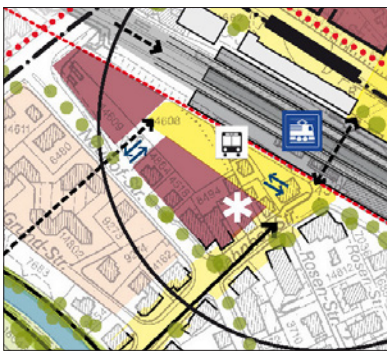


Abb. 14: Bahnhof Süd



Abb. 15: Bahnhof Süd: Neue Busstation und Verdichtung an den Gleisen

- Eine seitlich an die Bahnhofstrasse angegliederte Busstation direkt an den Gleisen (Variante Team Van de Wetering) erfüllt die funktionalen und städtebaulichen Anforderungen sehr gut. Durch die räumliche Verbindung von Busstation und Bahnhofstrasse wird eine hohe Übersichtlichkeit und rasche Erreichbarkeit erzielt, sowohl mit dem heutigen Gleiszustand als auch mit einem künftigen 4-Spur-Ausbau. Es ist eine hohe Flexibilität bei der Linienführung der Busse gewährleistet. Durch die Höhenlage auf dem Niveau der Personenunterführung findet die Bahnhofstrasse seine direkte und selbstverständliche Fortsetzung als innerstädtische Verbindung in der Unterführung. Um die zukünftigen Fussgängerströme aufnehmen zu können ist die Verbreiterung der Personenunterführung im Zuge des 4-Spur-Ausbaus zu prüfen. Die Begegnungszone wertet den Bahnhofplatz Süd für den Langsamverkehr auf und die Busse kreuzen den Fussgängerstrom in angemessener Geschwindigkeit.
- Die Integration der Busstation in einen Innenhof einer Bebauung (Team Pool Architekten) oder Anordnung in einer zweiten Reihe (Team urbaNplus) erfüllen die Kriterien der Übersichtlichkeit nicht ausreichend. Zur einfachen Orientierung soll ein räumlich-visueller Bezug zwischen Busstation und Bahnhofstrasse aber auch Busstation und Bahnhofperon ermöglicht werden; auf eine Bebauung entlang den Gleisen im Bereich der Busstation soll verzichtet werden.
- Eine moderate Verdichtung des Bahnhofsgebietes im engeren Bereich der Busstation ist anzustreben. Eine vier- bis fünfgeschossige Bebauung mit einzelnen Hochpunkten von maximal 25m Höhe wie vom Team Van de Wetering vorgeschlagen (Referenzhöhe Bebauung Insiderpark nördlich der Gleise) ermöglichen eine optimale Einbindung der Gebäude in die bestehende Struktur. Die genaue Setzung der Volumen ist zu präzisieren und zu späterem Zeitpunkt eine hohe Qualität mit einem Konkurrenzverfahren (Studienauftrag, Wettbewerb) sicher zu stellen. Eine starke städtebauliche Akzentbildung mit Hochhäusern wie vom Team urbaNplus vorgeschlagen bildet einen zu starken Kontrast zur bestehenden Bebauung an der Bahnhofstrasse; die Markierung der Busstation mit zwei Hochhäusern ist ein übertriebene Geste, die den Schwerpunkt weg von der Hauptachse lenkt.

- . Die Busstation ist aus wirtschaftlicher Sicht - das heisst auf Grund der Schätzung der Ertragswerte - am Standort westlich der Bahnhofstrasse problemlos realisierbar. Die Grundeigentümer müssen das für die Busstation benötigte Land verlustfrei abtreten können, genaue Modalitäten sind noch zu erwägen.
- . Ein besonderes Augenmerk ist auf die Vermietbarkeit der Erdgeschoss-Nutzungen zu legen, publikumswirksame Nutzungen sind in eher geringerem Umfang und konzentriert anzuordnen.
- . Ein neues grosszügiges Dach anstelle des bestehenden Bahnhofsbauwerkes (Vorschlag Team Van de Wetering) ist ein geeignetes architektonisches Zeichen am Bahnhof. Dessen Gestaltung muss kompatibel sein mit allen Ausbauvarianten der SBB (zwei Mittelperrons oder zwei "Hausperrons" und ein Mittelperron).
- . Taxi, Kiss&Ride, Parkplätze: Die Aufteilung des Taxi- und Kiss&Ride-Angebotes auf zwei Standorte nördlich und südlich der Geleise ist sinnvoll. Der Ersatz (Lage und Umfang) der heutigen Park+Ride-Anlage an der Neuhofstrasse ist zu prüfen, allfällige Ersatzanlagen sind unterirdisch anzuordnen. Oberirdisch sind Kurzzeitparkplätze vorzusehen. Die genaue Lage der Parkplätze und der Zu- und Wegfahrten ist zu prüfen.
- . Die Verdichtung des Quartiers zwischen Bahnhof und Glatt (Team Van de Wetering) ist aus übergeordneter Sicht (Verdichtung von mit dem öV gut erschlossenen Gebiete, gemäss Kantonaalem Richtplan) sinnvoll. Es ist jedoch darauf zu achten, dass die Bahnhofstrasse ihren primären städtebaulichen Stellenwert behalten kann und nicht durch eine zu starke Verdichtung in zweiter Reihe unter Druck gerät (z.B. Ausnützung nicht höher als an Bahnhofstrasse).
- . Aus stadträumlicher Sicht ist im Falle des 4-Spur-Ausbaus eine Gleisanlage mit zwei "Hausperrons" und einem Mittelperron einer Anlage mit zwei Mittelperrons zu bevorzugen. Die betrieblichen Bedingungen der SBB sind zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht bestimmt und im weiteren Verlauf angemessen zu berücksichtigen. Die SBB geht davon aus, dass der Raumbedarf für eine Anlage mit zwei Hausperrons und einem Mittelperron grösser ist als für eine Anlage mit zwei Mittelperrons. Zudem ist das Bauen unter Betrieb bei dieser Variante aufwändiger. Die Interessenlinie - für welche nach momentanem Wissensstand ein Abstand von 18m parallel zum Gleis 1 angenommen wird - ist im weiteren Verlauf zu verifizieren, sodass nach wie vor beide Varianten möglich bleiben.



Abb. 16: Verdichtung Quartier zwischen Bahnhof und Glatt

Bahnhofstrasse



Abb. 17: Bahnhofstrasse

- Das Gebiet um den Bahnhof wird in Zukunft viele Veränderungen erfahren. Der Charakter der Bahnhofstrasse als bestehende Verbindung zwischen Zentrum und Bahnhof und gewachsene Stadtstruktur ist vor zu starken Veränderungen zu bewahren, um den Bewohnern vertraute Stadträume zu erhalten (beziehungsweise eine weitere Verdichtung und Veränderung nicht aktiv zu fördern). Die bewahrende Haltung unterstützt die Erlebnisvielfalt auf der Zentrumsachse zwischen Stadthaus und Flugplatz: Statt gleichförmigen Strassenräumen entstehen unterschiedlich gestaltete Abschnitte nördlich und südlich des Bahnhofs.

Flugplatzrand

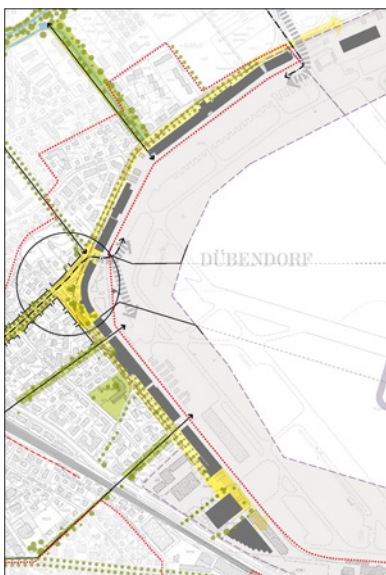


Abb. 18: Flugplatzrand

- Der an das Dübendorfer Stadtgebiet angrenzende Rand des Flugplatzes ist für Dübendorf von hoher strategischer Bedeutung. Er hat unabhängig von der Realisierung eines Innovationsparks das Potenzial, ein Alleinstellungsmerkmal des Gebietes nördlich des Bahnhofs zu werden.
- Die bestehenden Bauten sind ein wichtiges Bindeglied zwischen dem Stadtgebiet und einem zukünftigen Innovationspark. Die Stadt- und Flugplatzseiten sind gleichwertig zu behandeln. Die historischen Bauten, welche insbesondere als Ensemble erhaltenswert sind, bieten ein hohes Identifikationspotenzial und Raum für vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, beispielsweise für das an andern Orten verdrängte Gewerbe, Start-up-Unternehmen, Filmstudios, Bildungs-, Kultur- und Sportnutzungen, quartiersbezogene Nutzungen oder sonstige öffentliche Nutzungen. Die Spielräume für die Transformation von einzelnen Gebäuden sind in einem Konzept festzulegen, das in Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege und der armasuisse erarbeitet werden muss. Die Umnutzung der bestehenden Bauten im Flugplatzrand ist ein entscheidender Impulsgeber für die Entwicklung der angrenzenden Quartiere. Auch Zwischennutzungen können geeignete Impulse für die Aktivierung des Flugplatzrandes und Entwicklung des Umfeldes geben.

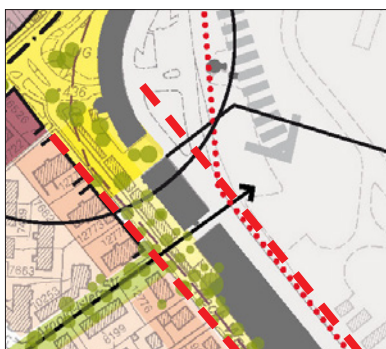


Abb. 19: Flugplatzrand als Raumschicht

- Der Flugplatzrand ist als "Raumschicht" mit zugehörigen Aussenräumen zu betrachten. Eine Verkehrsberuhigung der stadtseitigen Aussenräume (Rechweg, Wangenstrasse) schafft attraktive Begegnungsräume für die angrenzenden Quartiere. Eine solche Raumschicht hat das Potenzial, den Flugplatzrand als Grossfigur über die Gemeindegrenzen und Grenzen des Innovationsparks zu erhalten und erlebbar zu machen, sowie als Teil des Erholungsringes des Flugplatzareals ("Fil Vert") zu funktionieren. Die Verkehrsberuhigung bedingt jedoch die Realisierung einer neuen Strasse im Flugplatzareal; eine Koordination der Planungen und Verifizierung des Gesamtverkehrskonzeptes ist notwendig.

- Der Innovationspark soll einen Teil des Dübendorfer Stadtgebietes werden und nicht eine Insel im Flugplatzareal. Nebst dem Flugplatzrand spielen diesbezüglich der Eingangspunkt an der Wangenstrasse, die räumliche und funktionale Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren sowie die Nutzungsdurchmischung eine wichtige Rolle.
- Die weitere Entwicklung ist mit den Ergebnissen der städtebaulichen Studie nationaler Innovationspark - Hubstandort Dübendorf zu koordinieren.

Nutzungsstrategie

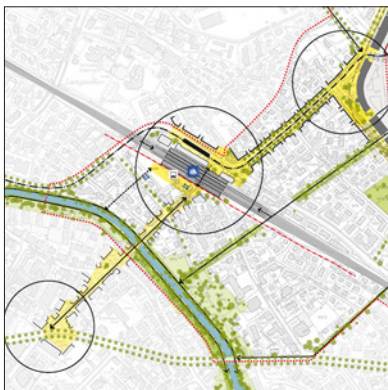


Abb. 20: Zentrumsachse mit 3 Polen

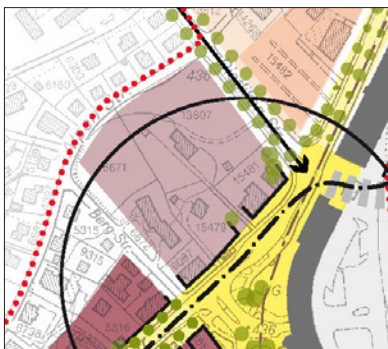


Abb. 21: Geviert Dietlikon-/Alpen-/Berg-/Wangenstrasse

- Das Gebiet um den Bahnhof und angrenzend an den Flugplatz bieten ein erhebliches Potenzial für neue Wohnnutzungen. In den Quartieren stellt das Wohnen weiterhin die Hauptnutzung dar.
- Büro- und Gewerbenutzungen sind hauptsächlich entlang der Zentrumsachse (Bahnhof- / Wangenstrasse) anzuordnen. Die Erdgeschosse der Neubauten entlang der Wangenstrasse haben eine Geschosshöhe von mindestens 4m aufzuweisen.
- Publikumswirksame Nutzungen sind primär in den drei Polen Stadthaus, Bahnhof und Eingang Flugplatz anzuordnen.
- Um einen Austausch zwischen Innovationspark und Stadtquartier zu erreichen, ist eine Ansiedelung von mit dem Innovationspark in Verbindung stehenden Nutzungen auch ausserhalb des Flugplatzes erwünscht. Im Vordergrund steht dabei der Pol Eingang Flugplatz, im besonderen das Geviert Dietlikon- / Alpen- / Berg- / Wangenstrasse.
- Insgesamt sind von den drei Teams innerhalb des Bearbeitungsperimeters Neubauten mit Geschossflächen im Umfang von 215'000 bis 285'000 m² vorgeschlagen worden (ohne Bauten Flugplatzrand). Die Zunahme der Bewohner und Beschäftigten ist nur beim Team urbaNplus einschätzbar, da nur bei diesem Team Angaben zu den notwendigen Abbrüchen vorliegen. Grob geschätzt beträgt die Zunahme innerhalb des Bearbeitungsperimeters ca. 2'700 Bewohner und ca. 900 Beschäftigte.



Abb. 22: Querachsen Flugfeldquartier



Abb. 23: Verbindungsachsen Quartier am Chrebsschüsselibach



Abb. 24: Langsamverkehrs-Verbindung in Verlängerung der Arnold-Isler-Strasse, mit Gleiszugang

Verdichtung Flugfeldquartier und Quartier am Chrebsschüsselibach

- . Das Flugfeldquartier und das Quartier am Chrebsschüsselibach weisen ein hohes Verdichtungspotenzial für Wohnnutzungen auf. Ein hoher Wohnanteil ist zu gewährleisten. Die Verdichtungspotenziale im Quartier am Chrebsschüsselibach sind sorgfältig, unter Berücksichtigung von erhaltenswerten Ensembles (z.B. Chaletstrasse) zu eruieren.
- . Wichtige Achsen und Grünräume bilden ein städtebauliches Grundgerüst für die Quartierentwicklung (siehe Synthesepan). Die Achsen quer zur Bahnlinie sind ins Flugplatzareal zu führen und ermöglichen neben funktionalen Verbindungen und der Vernetzung zwischen Glattraum ("Fil Bleu") und Flugplatzareal ("Fil Vert") auch Sichtbeziehungen ins Flugplatzareal.
- . Im Flugfeldquartier ist zusätzlich zur Achse Oskar-Bider-Strasse die zweite Langsamverkehrsverbindung in Verlängerung der Arnold-Isler-Strasse über die Geleise hinweg bis zur Casinostrasse zu führen. Nach Möglichkeit ist von dieser Achse ein zusätzlicher Zugang zu den künftigen Perrons zu schaffen.
- . Im Quartier am Chrebsschüsselibach die beiden Langsamverkehrsverbindungen entlang der Dietlikon-Strasse und dem Birkenweg / Im Trübacker zwischen Quartier und Flugplatzareal aufzuwerten. Diese Verbindungen gewährleisten eine Vernetzung im Sinne des "Fil Verts" zwischen den Erholungsringen Flugplatz und Hardwald.
- . Die Spielregeln für die Verdichtung sind so zu definieren, dass die gewünschte bauliche Entwicklung erreicht wird, jedoch ausreichende Spielräume erhalten bleiben (siehe 2.5 und 2.6). Dabei ist eine differenzierte Stärkung der Ränder (äussere Ränder und Ränder an den inneren Achsen) anzustreben, sodass eine Siedlungsstruktur mit offenen Randbebauungen entsteht (Team Van de Wetering). Die maximale Höhe der Bauten soll 5-6 Geschosse betragen. Die maximale Längenbeschränkung ist beizubehalten, sodass eine quartierverträgliche Körnigkeit und hohe Durchlässigkeit erhalten bleibt. Eine Vereinfachung der Grenzabstände ist zu prüfen.
- . Es sind Anreize für eine grundstücksübergreifende Bebauung zu setzen beziehungsweise zu erhalten (Ausnützungsbonus). Um unerwünschte Veränderungen zu verhindern, sind qualitätssichernde Massnahmen vorzunehmen, z.B. der Einsatz einer Ad-hoc-Kommission. Eine Unterstützung der privaten Grundeigentümer durch die Stadt ist zu prüfen. Die Entwicklungsabsichten sind in einem Leitbild festzuhalten und den Grundeigentümern zu kommunizieren.

- Die Bebauung hat die heutigen Quartiersgrenzen zu respektieren. Die Baulinien entlang der Überlandstrasse und am Rechweg sind beizubehalten und nicht näher an die Geleise zu verlegen.

Quartiere Bettlistrasse und Alpenstrasse

- Bei den Quartieren Bettlistrasse und Alpenstrasse drängt sich mit Rücksicht auf die bestehenden Gebäudestrukturen und die topographischen Gegebenheiten eine Verdichtung weniger auf. Im Quartier Bettlistrasse ist eine gleisseitige Bebauung bei den Tennisplätzen zu prüfen. Ebenso ist der Raumbedarf für den 4-Spur-Ausbau ostwärts abzuklären und allfällige Lärmschutzmassnahmen zu prüfen.

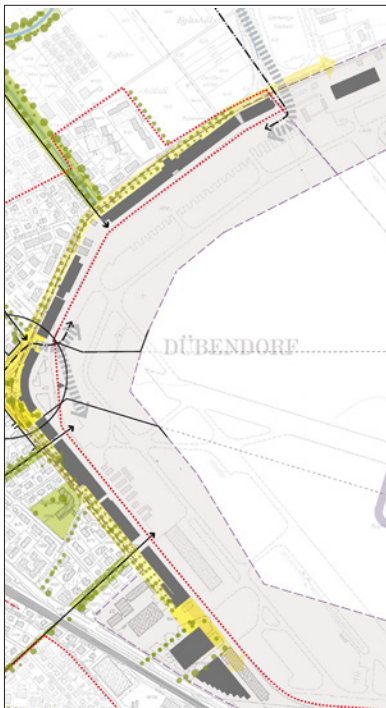


Abb. 25: Neue Verkehrsachse im Flugplatzareal

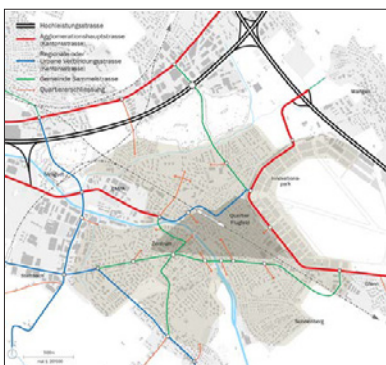


Abb. 26: Mögliche Strassenhierarchie (Team Van de Wetering)

Gesamtverkehrsraum

- Modal Split:** Gemäss den Zielsetzungen (Kapitel 1.4) soll der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr gestärkt werden und ein Modal Split-Anteil des öV von 50% erreicht werden. Diese Zielsetzung ist im weiteren Verlauf zu präzisieren, mit konkreteren Zahlen zu belegen und soweit möglich bezüglich Tageszeit und Fahrtrichtung zu differenzieren.
- Motorisierter Individualverkehr:** Kurz- bis mittelfristig ist vom bestehenden Verkehrsnetz auszugehen, dieses ist soweit wie möglich zu optimieren. Der durch den Innovationspark entstehende Mehrverkehr ist so zu führen, dass er das bestehende Stadtgebiet von Dübendorf nicht zusätzlich belastet. Eine neue Verkehrsachse im Flugplatzareal, welche die Verkehrsbeziehungen Gfenn - Wangen-Brüttisellen abdeckt, erscheint aus dieser Perspektive und zur Sicherstellung der Kapazität daher sinnvoll. Diese könnte im Stadtgebiet Dübendorfs zu einer erwünschten Verkehrsentslastung führen ("äussere" Wangenstrasse im Abschnitt entlang Flugplatzrand, Rechweg, Überlandstrasse); insbesondere die Entlastung der Überlandstrasse würde ein erheblicher Mehrwert für das Quartier bedeuten, die Strasse könnte zu einer Quartierstrasse umgestaltet werden (gemäss Schätzungen Team Van de Wetering: Reduktion des Verkehrsaufkommens um 90%). Das Potenzial dieses Mehrwertes ist genauer zu prüfen.

Der Sinngehalt einer neuen Verkehrsachse im Flugplatzareal muss im grösseren Kontext erst noch bestätigt werden. Die Funktionalität des Netzes mit einer neuen Verkehrsachse ist im Gesamtzusammenhang genauer zu prüfen und deren Betrieb zu präzisieren. Dabei ist die zukünftige Verkehrsentwicklung, insbesondere den durch den Innovationspark und die Verdichtung des Stadtgebietes zusätzlich generierte Verkehr zu

berücksichtigen. Die Verkehrsprognosen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich (GVM-ZH) sind diesbezüglich anzupassen. In die Gesamtüberlegungen einbezogen werden muss auch die Autobahn A53, die als wichtiger Netzbestandteil und „Rückgrat“ des Gesamtsystems eine Umfahrung des Stadtgebietes anbietet. Die geplanten Steuerungsmassnahmen auf den Einfallsachsen, die Anpassungen am Brüttiseller-Kreuz sowie die langfristige Planung der Glattalautobahn (Verbindung ZH-Nord – Baltenswil) sind in die Gesamtbetrachtung einzubeziehen.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Leistungsfähigkeit der Knoten Überlandstrasse / Wangenstrasse / neue Achse zu legen. Diese sind im weiteren Verlauf genauer zu prüfen.



Abb. 27: Mögliches Verkehrsnetz öffentlicher Verkehr (Team Van de Wetering)

· **Öffentlicher Verkehr:** Die Realisierung der Glattalbahn würde dem Gebiet nördlich des Bahnhofs starke Entwicklungsimpulse geben und dessen öV-Erschliessungsgüte erheblich verbessern. Es ist aber zu berücksichtigen, dass eine Verlängerung der Glattalbahn nur erfolgt, wenn ein dichtes Siedlungsgebiet beidseits der Glattalbahn entsteht (ca. 5-6 geschossige Gebäude im 400m-Einzugsbereich). Dies bedeutet, dass die Verlängerung der Glattalbahn ohne signifikante bauliche Entwicklung im Flugplatzareal und ohne bauliche Verdichtung der bestehenden Quartiere nicht möglich ist.

Das künftige Busnetz muss in Abstimmung mit dem neuen Bushof und den Entwicklungen im Flugplatzareal optimiert werden. Dabei muss insbesondere die Linienführung der parallel zur Glattalbahn verlaufenden Buslinien überprüft werden (z.B. Verlegung Linie 759 auf Rotbuchstrasse) und die Erschliessung des Innovationsparks geklärt werden (z.B. Umlegung Linie 760 nördlich der Gleise und Verlängerung Linie 796).

Am Bahnhof Dübendorf sind die öV-internen Fussgängerströme (Passagierwechsel) genauer zu untersuchen.



Abb. 28: Feinmaschiges Langsamverkehrsnetz (Team Van de Wetering)

· **Langsamverkehr:** Die im Abschnitt Flugfeldquartier und Quartier am Chrebschüsselibach erwähnten übergeordneten Langsamverkehrsverbindungen sind im Sinne der Vernetzung zwischen "Fil Bleu" und "Fil Vert" und als Verbindung zwischen den Erholungsringen Flugplatz und Hardwald ("Fil Vert") zu realisieren beziehungsweise aufzuwerten. Die gemeindeübergreifende Realisierung des Erholungsrings Flugplatzareal ist anzustreben; im Bereich des Dübendorfer Stadtgebietes bietet sich der stadtseitige (aufzuwertende) Aussenraum vor den bestehenden Bauten des Flugplatzrandes als möglicher LV-Korridor an.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK, Genehmigung voraussichtlich im August 2014) setzt sich die Stadt Dübendorf zum Ziel, sicherere und attraktivere Langsamverkehrsverbindungen anzubieten. Ein feinmaschiges Netz mit direkten und hindernisfreien Verbindungen erhöht die Attraktivität des Langsamverkehrs. Das Langsamverkehrsnetz und die Aufwertungsmassnahmen im Bereich des Testgebiets sind zu präzisieren, z.B. im Rahmen der Erarbeitung der Objektblätter zum GVK.

Langfristoptionen

- . Die Überdeckung der Gleise östlich des Bahnhofs ist aus Kostengründen momentan nicht realisierbar. Der Mehrwert als Freiraum ist unter diesen Bedingungen nicht zu rechtfertigen und bei einer Bebauung ergeben sich nebst den hohen Kosten Schwierigkeiten mit Erschütterungen und Abhängigkeiten mit dem 4-Spur-Ausbau. Es sind momentan in Dübendorf ausreichende Verdichtungsreserven vorhanden. Als Langfristoption ist eine Überdeckung der Gleise in Zukunft aber weiterhin zu berücksichtigen.

Syntheseplan



- Zentrumsachse mit 3 Polen
- Glattalbahn
- Bestehende Bauten Flugplatzrand, Umnutzung
- LV-Verbindung Flugplatzrand
- Aufzuwertende LV-Verbindung
- Starke Verdichtung zu Gebiet mit Zentrumscharakter
- Gemässigte Verdichtung Wohnquartier (VG: Anzahl Vollgeschosse)
- Verdichtung, mit Priorität für dem Innovationspark nahe stehende Nutzungen
- ✱ Neuer Hochpunkt (max. 25m)
- Neue Verkehrsachse im Flugplatzareal
- Öffnung der Stadt ins Flugplatzareal / Sichtbeziehung zum Säntis
- Gebiet nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf
- Interessenslinie SBB
- Perimeter Testplanung

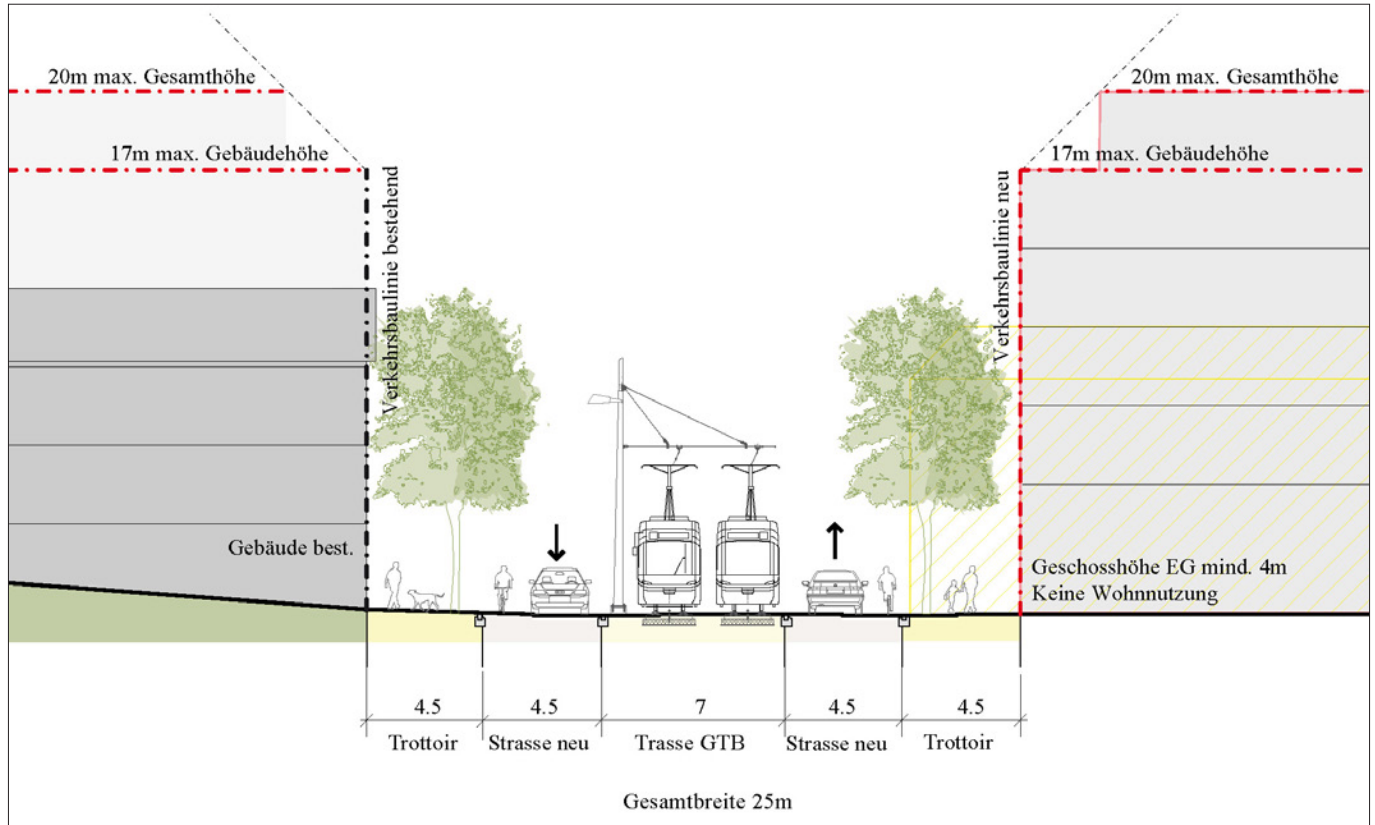


Abb. 29: Querschnitt Wangenstrasse

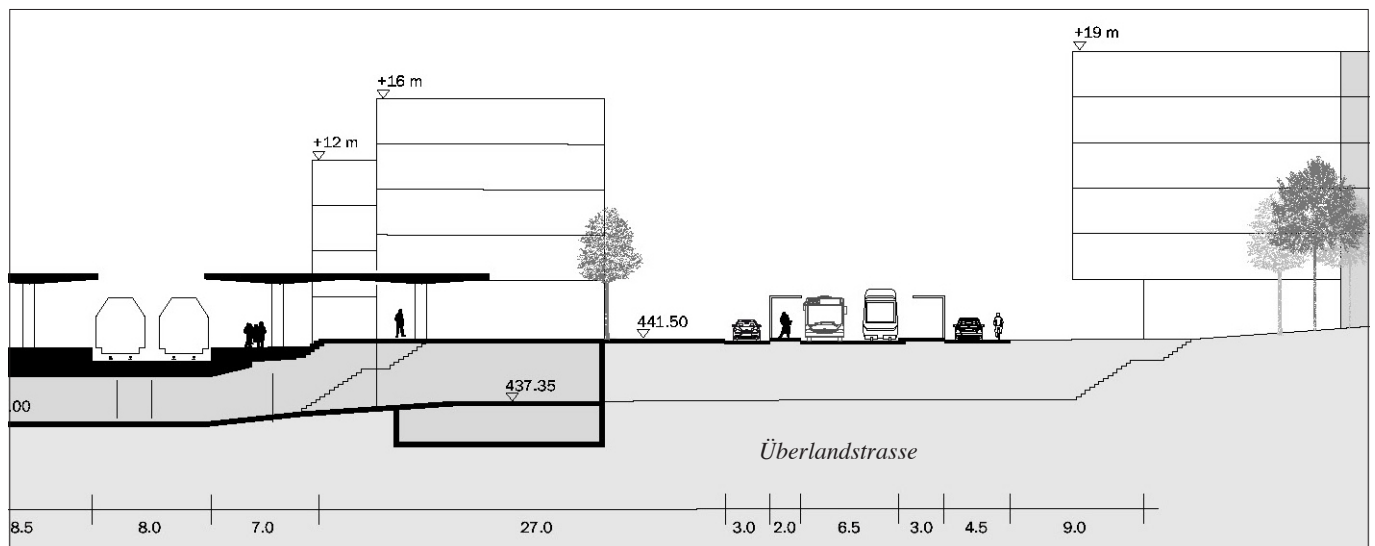


Abb. 30: Beispielhafter Querschnitt Bahnhof Nord (Van de Wetering)

2.3 Vorgehenskonzept

In der unter Kapitel 2.4 aufgeführten Tabelle sind die notwendigen Planungsschritte aufgelistet, um eine koordinierte und qualitätsvolle Entwicklung des Gebietes im Sinne dieses Syntheseberichtes zu ermöglichen. Zusammenfassend ergibt sich folgendes Vorgehenskonzept:

2014-16 *Priorität A: BZO-relevante Inhalte*

Erstellen von Detailstudien für die Schlüsselprojektgebiete, die im Rahmen der Testplanung noch nicht vollständig geklärt wurden, aber Auswirkungen auf die Revision der BZO haben:

- . Bahnhof Süd
- . Bahnhof Nord
- . Wangenstrasse, evtl. mit Eingang Flugplatz

In den Detailstudien sollen die Ergebnisse der städtebaulichen Studie nationaler Innovationspark berücksichtigt werden und die Grundeigentümer in einem kooperativen Verfahren einbezogen werden. Die Schnittstellen zwischen den Planungsinstrumenten (Kant. Gestaltungsplan / kommunale Bauordnung) sind zu klären.

- . Für das Quartier am Chrebsschüsselibach ist ein Leitbild zu erstellen

Anpassung Planungsinstrumente (BZO, Quartier- / Gestaltungsplan)

a) Gebiet Bahnhof Nord / Wangenstrasse / Eingang Flugplatzareal

- . Baulinienrevision, Teilrevision BZO
- . Betriebs- und Gestaltungskonzept Wangenstrasse
- . Aufhebung der zu verlängernden Planungszone nach Inkrafttreten der revidierten BZO.

b) Gebiet Bahnhof Süd*

- . Quartier- und Gestaltungsplan, Teilrevision BZO
- . Ergänzung Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof Süd
- . Koordination und Auswirkungen 4-Spur-Ausbau SBB

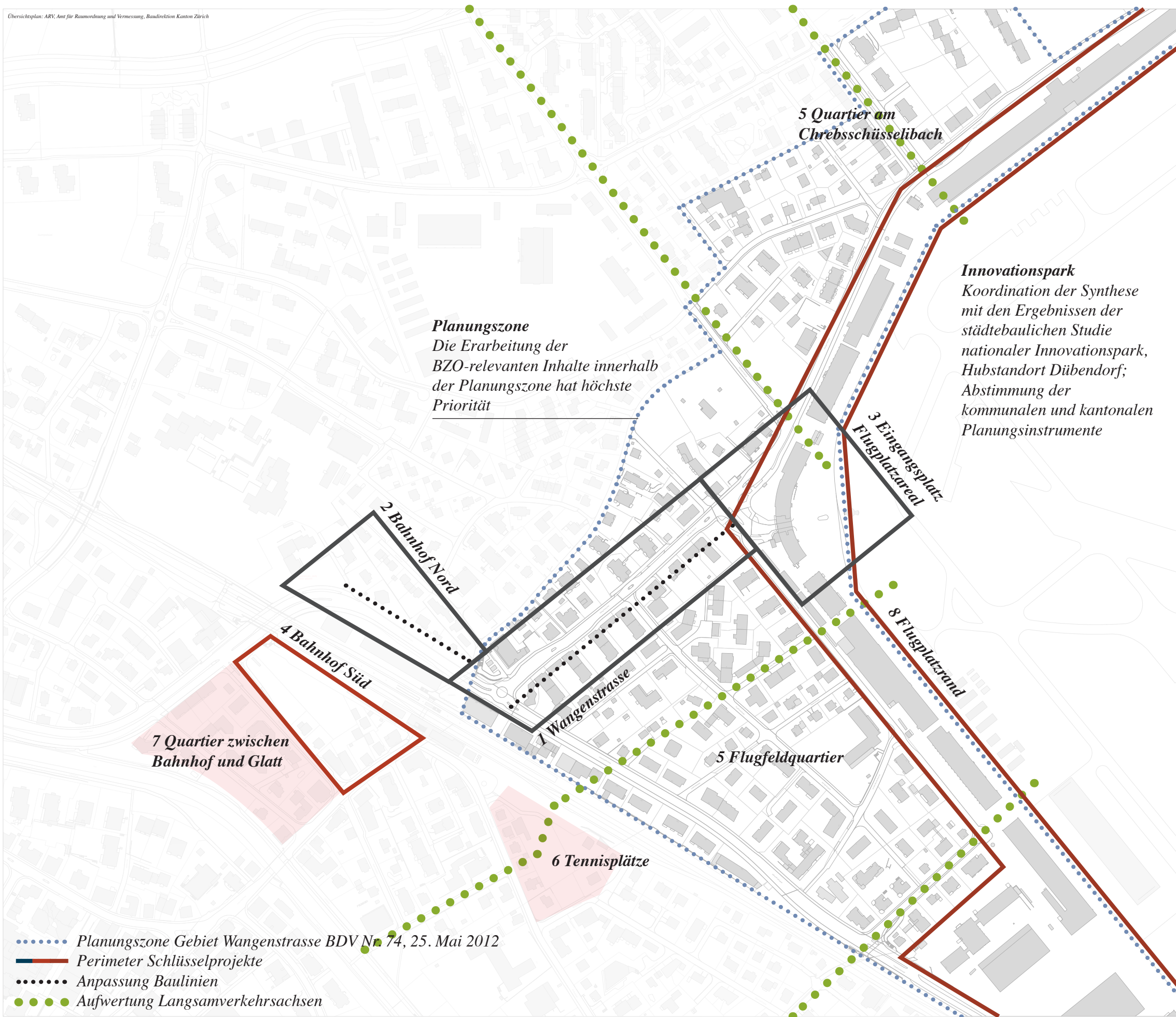
2017-19 *Priorität B: Planung und Realisierung Schlüsselprojekte*

- . Konkurrenzverfahren Bebauung Bahnhof Süd
- . Konkurrenzverfahren Bebauung Bahnhof Nord
- . Realisierung Busstation
- . Aufwertung Langsamverkehrsverbindungen in Quartieren
- . Leitbilder Quartiere Alpenstrasse und Bettlistrasse

ab 2020 *Priorität C: längerfristige Planungen*

*Das Gebiet Bahnhof Süd ist nicht Teil der Planungszone, die Anpassung der BZO muss nicht zwingend bis 2016 abgeschlossen sein. Das Verfahren soll aber möglichst rasch durchgeführt werden, um die Planungssicherheit der Grundeigentümer baldmöglichst zu gewährleisten.

- . Neugestaltung Wangenstrasse mit Glattalbahn
- . Neugestaltung Eingangsplatz Flugplatzareal
- . Gleisquerung für Langsamverkehr
- . Anpassungen Buslinien in Bezug auf Flugplatzareal
- . Umgestaltung Überlandstrasse, östlich des Knotens Wangenstrasse



Vorgehenskonzept

1 Wangenstrasse

- Detailstudie
- BGK (inkl. Bahnhof Nord / Eingangsplatz)
- Baulinienrevision
- Anpassung BZO

2 Bahnhof Nord

- Detailstudie
- Baulinienrevision
- Anpassung BZO
- Konkurrenzverfahren Bebauung

3 Eingangsplatz Flugplatzareal

- Detailstudie Stadtraum
- Anpassung BZO

4 Bahnhof Süd

- Vertiefungsstudie
- Anpassung BGK
- Anpassung BZO, Gestaltungs- / Quartierplan
- Konkurrenzverfahren Bushof und Bebauung

5 Flugfeldquartier / Quartier am Chrebsschüsselibach

- Detailstudien / Leitbild
- Anpassung BZO
- Aufwertung der Langsamverkehrsverbindungen
- Umgestaltung Überlandstrasse

6 Quartier Bettlistrasse Tennisplätze

- Strategischer Entscheid zu OeB
- Prüfen der gleisseitigen Bebauung bei Tennisplätzen
- evtl. Anpassung BZO mit Gesamtrevision
- Klärung Raumbedarf 4-Spur-Ausbau SBB

7 Gebiet zwischen Bahnhof und Glatt

- Anpassung BZO mit Gesamtrevision

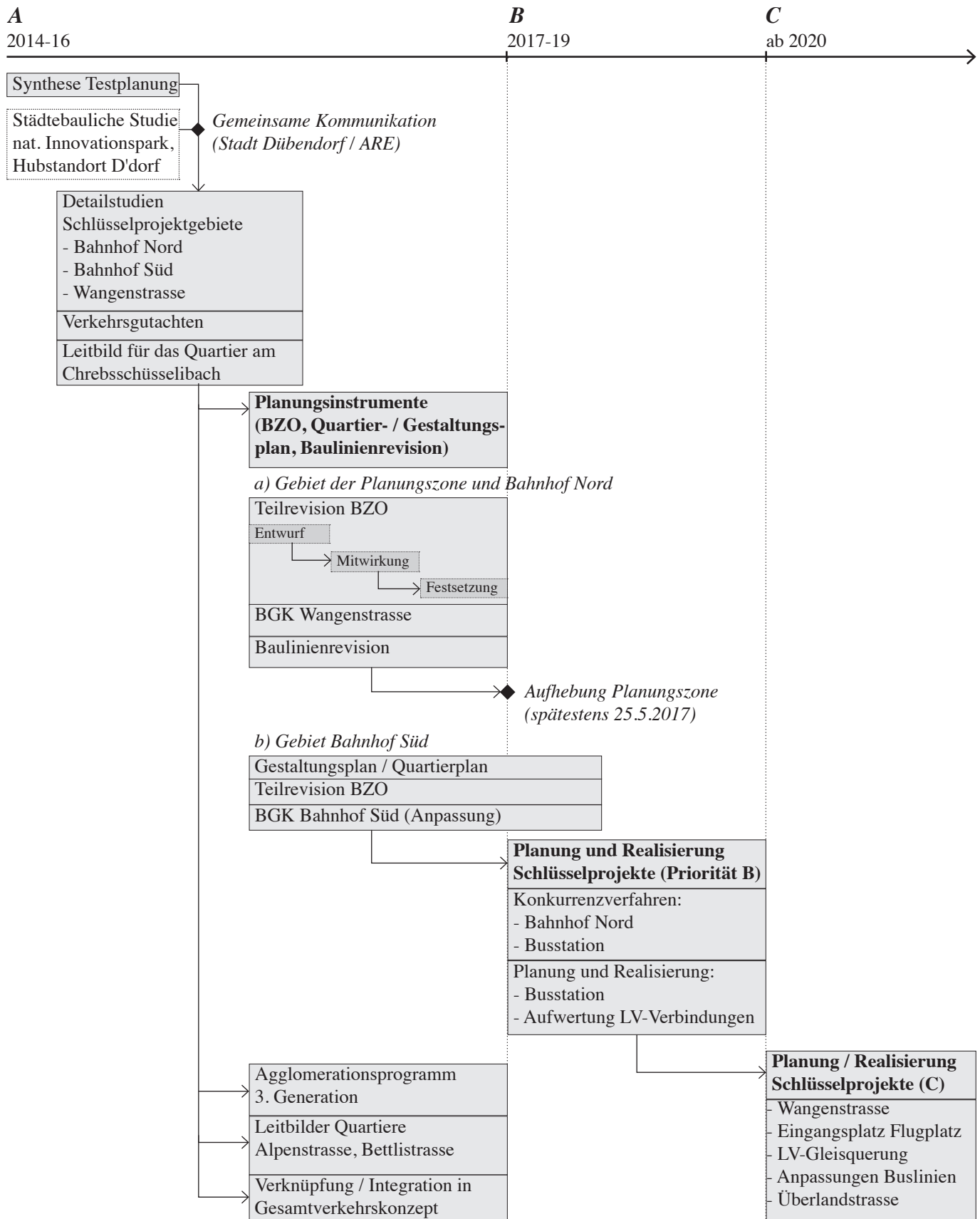
8 Flugplatzrand

- Konzept Denkmalpflege
- Um- / Zwischennutzungskonzept
- Anpassung BZO
- Um- / Zwischennutzung Bauten ("Pioniere")
- Aufwertung stadtseitige Aussenräume

9 Gesamtverkehrsraum

- Verkehrsgutachten, Prüfung neue Verkehrsachse im Flugplatzareal im Gesamtzusammenhang
- Verknüpfung/Integration Gesamtverkehrskonzept
- Anpassung Linienführung ÖV mit Entwicklung Flugplatzareal
- Realisierung LV-Netz in Quartieren

Zeitdiagramm



2.4 Liste der weiterführenden Planungsschritte

	<i>Thema</i>	<i>Zuständigkeit</i>	<i>Instrumente / Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>
	<i>Flugplatzrand</i>			
1	Historische Bauten des Flugplatzrandes: Festlegen der Schutzziele als Ensemble und Definieren von Veränderungs- und Umnutzungsmöglichkeiten	Kantonale Denkmalpflege	1. Koordination mit städtebaulicher Studie nationaler Innovationspark 2. Konzept / Leitbild 3. evtl. Anpassung Inventar	A
2	Umnutzung / Zwischennutzung historische Bauten Flugplatzrand	Stadt Dübendorf / Kanton, ARE	1. Koordination mit städtebaulicher Studie nationaler Innovationspark 2. Anpassung BZO, Koordination mit Kantonalem Gestaltungsplan 3. Projektstudie Umnutzung, Konzept Zwischennutzung	A/B
3	Eingangsplatz Flugplatzareal: Festlegung der Platzdimensionen, der Verkehrsführung und der baulichen Verdichtung und Nutzung der Platzränder	Stadt Dübendorf / Kanton, ARE und Amt für Verkehr	1. Detailstudie, Koordination mit städtebaulicher Studie nationaler Innovationspark 2. Teilrevision BZO 3. Betriebs- und Gestaltungskonzept Wangenstrasse	A/B
4	Aufwertung und Umgestaltung stadtseitige Aussenräume	Stadt Dübendorf / Kanton, ARE und Amt für Verkehr	1. Koordination mit städtebaulicher Studie nationaler Innovationspark 2. Verkehrsgutachten, Abstimmung Gesamtverkehrskonzept 3. Betriebs- und Gestaltungskonzept	C

	<i>Thema</i>	<i>Zuständigkeit</i>	<i>Instrumente / Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>
	Wangenstrasse / Bahnhof Nord			
5	Glattalbahn: Sicherung des Trassees für die Glattalbahn, Anpassung der (Pflicht-)Baulinie	Kanton, Amt für Verkehr	Baulinienrevision	A
6	Bauliche Verdichtung: Vertiefung und Festlegung der Spielregeln für eine bauliche Verdichtung und Nutzung	Stadt Dübendorf	1. Detailstudie, kooperatives Verfahren mit Grundeigentümern 2. Teilrevision BZO	A
7	Strassenraum: Erstellung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Wangenstrasse, inkl. Bahnhof Nord und Eingangsplatz Flugplatzareal	Kanton, Amt für Verkehr / Stadt Dübendorf	Betriebs- und Gestaltungskonzept	A
8	Bahnhof Nord: Durchführen eines Konkurrenzverfahrens für die Neubebauung der Grundstücke nördlich der Glattalbahn-Haltestelle	Grundeigentümer	Projektwettbewerb / Studienauftrag	B
	Bahnhof Süd			
9	Sofortmassnahmen zur Verbesserung der heutigen Bushaltestellen	Stadt Dübendorf	Gestaltungs- und Betriebskonzept Lindenplatz / Bahnhof Süd (März 2014)	Ausführung 2014
10	Busstation und bauliche Verdichtung, Bahnhofdach und Bahnhofvorfahrt: - Präzisieren und Festlegen der zukünftigen Busstation und der baulichen Verdichtung - Anpassung der Parzellenstruktur - Gestaltungskonzept für das Bahnhofdach - Organisation der Bahnhofvorfahrt - Verbreiterung der Personenunterführung	Stadt Dübendorf / Grundeigentümer / SBB	1. Interessenlinie SBB ausreichend genau festlegen 2. Detailstudie, kooperatives Verfahren mit Grundeigentümern 3. Teilrevision BZO und Gestaltungsplan / Quartierplan 4. Anpassung Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof Süd 5. Konkurrenzverfahren Architektur 6. Personenhydraulisches Gutachten SBB, Machbarkeitsstudie Verbreiterung PU	A/B
	Nutzungsstrategie			
11	Festlegung der Gewerbeanteile / -erleichterungen	Stadt Dübendorf	Berücksichtigung in Teilrevision BZO	A
12	Festlegung der Bereiche für publikumswirksame Nutzungen, bzw. Einschränkung oder Ausschluss der Wohnnutzung im Erdgeschoss	Stadt Dübendorf	1. Koordination mit städtebaulicher Studie nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf 2. Teilrevision BZO, Zusatzplan EG-Nutzung	A

	<i>Thema</i>	<i>Zuständigkeit</i>	<i>Instrumente / Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>
	<i>Flugfeldquartier und Quartier am Chrebschüsselibach</i>			
13	Festlegung der Spielregeln für eine bauliche Verdichtung	Stadt Dübendorf	1. Koordination mit städtebaulicher Studie nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf 2. Detailstudien, Lärmgutachten Bahnlärm 3. Teilrevision BZO	A
14	Quartier am Chrebschüsselibach: Identifizierung der erhaltenswerten baulichen Ensembles, der Freiraumstruktur und Verdichtungspotenzials	Stadt Dübendorf	Quartierleitbild, evtl. in partizipativem Verfahren	A
15	Unterstützung der Grundeigentümer	Stadt Dübendorf	Leitfaden für Grundeigentümer, Informationsveranstaltung, fachliche Unterstützung, Anreize	A
16	Aufwertung der Langsamverkehrsachsen zwischen Glatt und Flugplatzareal, Sicherung des öffentlichen Wegrechts auf zusätzlicher Verbindungsachse	Stadt Dübendorf	1. Grundbucheintrag, oder Erwerb von Liegenschaften 2. Gestaltungskonzept	B
17	Erstellen einer Fussgänger- und Veloverbindung über die Gleise, mit optionaler Anbindung an die zukünftigen Perrons	Stadt Dübendorf	1. Machbarkeitsstudie, Koordination mit 4-Spur-Ausbau SBB 2. Projektierung	C
18	Aufwertung der Langsamverkehrsachsen zwischen Chriesbach und Flugplatzareal (Dietlikonstrasse und Birkenweg / Im Trübacker)	Stadt Dübendorf	1. Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Projektierung	B
	<i>Quartiere Bettlistrasse und Alpenstrasse</i>			
19	Identifizierung der erhaltenswerten baulichen Ensembles, der Freiraumstruktur und Verdichtungspotenzials	Stadt Dübendorf	Quartierleitbild, evtl. in partizipativem Verfahren, als Grundlage für Gesamtrevision BZO	B
20	Bettlistrasse: Prüfen einer gleisseitigen Bebauung bei den Tennisplätzen	Stadt Dübendorf	1. Strategischer Entscheid Zoneneinteilung Oe / Wohnzone 2. Vertiefungsstudie 3. evtl. Anpassung BZO	A

	<i>Thema</i>	<i>Zuständigkeit</i>	<i>Instrumente / Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>
21	Prüfung der Auswirkungen des 4-Spur-Ausbaus östlich des Bahnhofs Dübendorf (Raumbedarf), Abklärung von Lärmschutzmassnahmen	SBB	Konzept 2. Generation S-Bahn (in Bearbeitung)	C
	<i>Gesamtverkehrsraum</i>			
22	- Prüfung einer Variante des Gesamtverkehrskonzeptes mit einer neuen Verkehrsachse im Flugplatzareal und der Auswirkungen auf das Stadtgebiet - Prüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens Wangenstrasse / Überlandstrasse	Stadt Dübendorf / Kanton, Amt für Verkehr	1. Koordination mit städtebaulicher Studie nationaler Innovationspark 2. Verkehrsgutachten 3. Verknüpfung / Integration Gesamtverkehrskonzept 4. Koordination mit Betriebs- und Gestaltungskonzept Wangenstrasse 5. Monitoring Entwicklung Flugplatzareal	A
23	Prüfung von Anpassungen der Buslinienführung im Zusammenhang mit der Entwicklung des Flugplatzareals	Stadt Dübendorf, VBG (ZVV)	Gutachten, Machbarkeitsstudie	C
	<i>Planungszone</i>			
24	Verlängerung der Planungszone	Stadt Dübendorf, Kanton ARE	Planungszone verlängern	A
25	Aufhebung Planungszone	Stadt Dübendorf, Kanton ARE	Aufhebung der Planungszone nach Inkrafttreten BZO	A

2.5 Vertiefung Wangenstrasse

Die Festlegung der neuen Verkehrsbaulinie an der Wangenstrasse führt bei folgenden Parzellen dazu, dass diese nicht oder nicht sinnvoll bebaubar werden können:

- . Kat. 6548, Wangenstrasse 36
- . Kat. 6265, Wangenstrasse 34
- . Kat. 10190, Wangenstrasse 28
- . Kat. 13351, Überlandstrasse 219

Die heutige zulässige Ausnützung (65%) kann jedoch problemlos ausgeschöpft werden, wenn eine gemeinsame Entwicklung mit den Nachbargrundstücken erfolgt (siehe Anhang).



Abb. 31: Wangenstrasse: Prüfung Bebaubarkeit mit neuer Baulinie

Um eine Verdichtung und längerfristige Umgestaltung der Wangenstrasse zur lebendigen Zentrumsachse zu ermöglichen, wird vorgeschlagen im Rahmen der BZO-Teilrevision beidseits der Wangenstrasse in einer ersten Bautiefe eine Zentrumszone Z3 festzulegen. Zur Qualitätssicherung ist die Festlegung einer Gestaltungsplanpflicht zu prüfen.

Thema	Aktuelle Bauordnung	Neue Regelung*
Zone	W3	Z3
AZ	65%	140%
Vollgeschosszahl	3	<i>frei</i>
Dachgeschosse	max. 1	<i>max. 1</i>
Gebäudehöhe	-	17m <i>Ecke Wangen- / Überlandstrasse: 25m</i>
Gebäuelänge max.	45m	60m**
Grenzabstände	Grundabstand klein min. 5m Grundabstand gross min. 12m Grundabstand + Mehrlängenzuschlag klein max. 10m Grundabstand + Mehrlängenzuschlag gross max. 18m	<i>Kantonaler Mindestabstand 3.5m Mehrhöhenzuschlag ab 20m hinter Verkehrsbaulinie (PBG, §270)</i>
Nutzweise	Wohnen, nicht störendes Gewerbe und Quartiersversorgung max. 20%	<i>Geschosshöhe EG > 4m, mind. Wohnanteil 0%, Ausschluss der Wohnnutzung im EG***</i>
Freiflächenziffer	-	20%
Baulinie		<i>Pflichtbaulinie</i>

*die Regelungen entsprechen der heute gültigen Zone Z3, bis auf die Grenzabstände, die Gebäuelänge und den Ausschluss der Wohnnutzung im EG

**garantiert ein Gebäudeunterbruch zwischen Überlandstrasse und Kunklerstrasse, beziehungsweise Kunklerstrasse und Rechweg

*** Die gewünschte Interaktionsdichte im Strassenraum wird nur erreicht, wenn die Wohnnutzung ausgeschlossen wird. Mit dem Ausschluss der Wohnnutzung besteht ein gewisses Risiko, dass die Räume im Erdgeschoss nicht vermietet werden können. Dies insbesondere in einer Übergangsphase, bis der Innovationspark die gewünschten Fussgängerfrequenzen erzeugt. Leerstände könnten aber auch dazu führen, dass die Eigentümer die Flächen günstiger vermieten (querfinanzieren) müssen und so preis-sensitivere Gewerbenutzungen angesiedelt werden können. Angesichts der starken Erhöhung der Ausnützung ist diese Einschränkung der Nutzung gut vetretbar.

Abb. 32: Wangenstrasse: Vorschlag neue Regelungen Bauordnung

Die nachfolgende Darstellung zeigt eine mögliche Bebauung mit den vorgeschlagenen Regelungen und kombiniert Bebauung von Einzelparzellen mit parzellenübergreifenden Bebauungen (siehe Plan auf Folge-
seite, Berechnungen der Geschossflächen im Anhang).

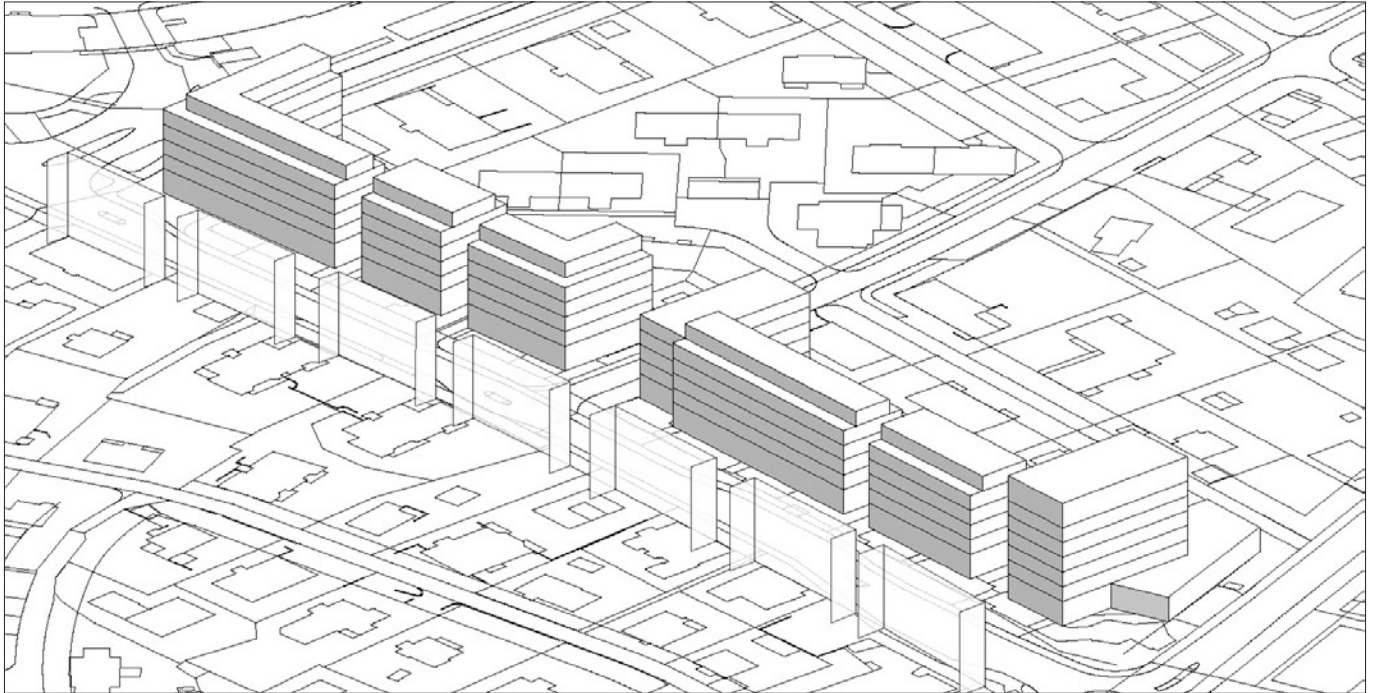
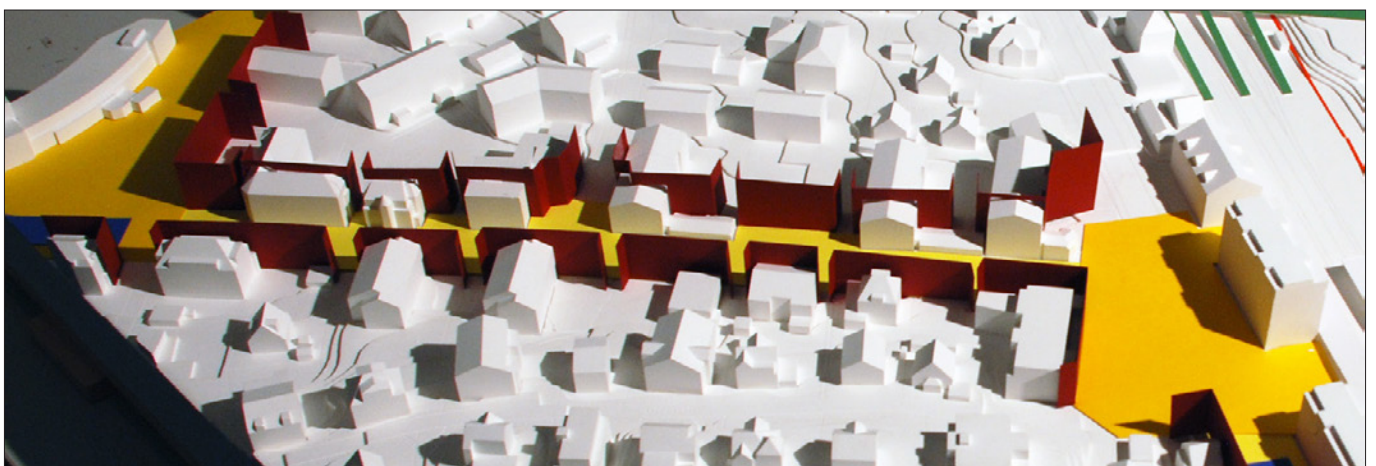


Abb. 33: Beispielhafte Bebauung mit neuer Regelung



*Abb. 34: Synthesemodell: Heutige Bebauung und zukünftige strassen-
raumbildende Fassaden*

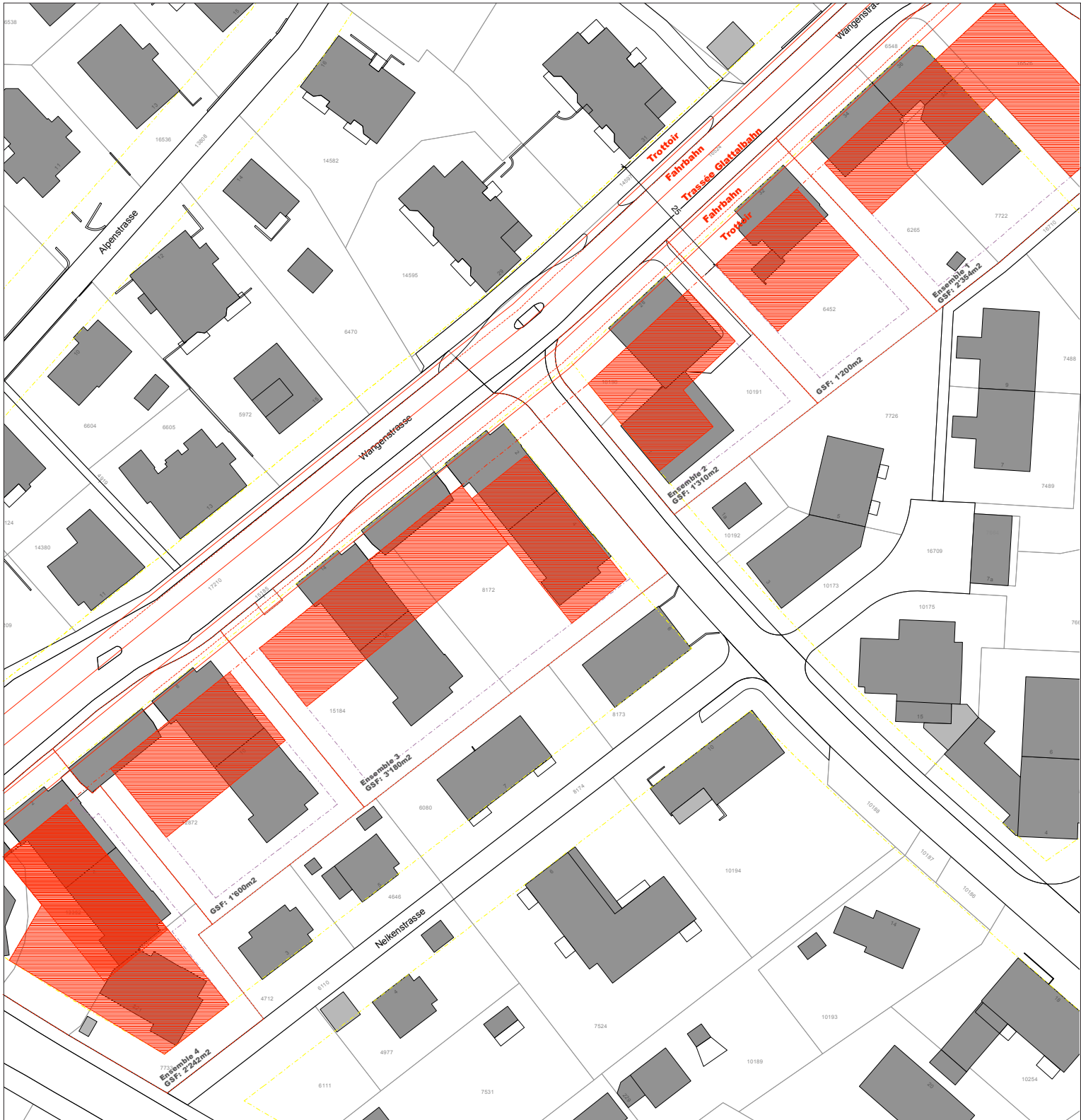


Abb. 35: Beispiel Bebauung mit neuer Regelung, Situationsplan

2.6 Vertiefung Flugfeldquartier

Um eine Verdichtung des Flugfeldquartiers zu ermöglichen, wird im Rahmen der BZO-Teilrevision eine Anpassung folgender grundeigentümerverbindlichen Regelungen vorgeschlagen:

<i>Thema</i>	<i>Aktuelle Bauordnung</i>	<i>Neue Regelung</i>
Zone	W3	W4* W5 entlang Rechweg und zwischen Überlandstrasse und Bahnlinie**
AZ	65%	W4 100%, W5 120% Ausnützungsbonus bei Arealüberbauung***
Vollgeschosszahl	3	4 5 entlang Rechweg und zwischen Überlandstrasse und Bahn
Dachgeschosse	max. 1	max. 1
Gebäudelänge max.	45m	45m
Grenzabstände	Grundabstand klein min. 5m Grundabstand gross min. 12m Grundabstand + Mehrlängenzuschlag klein max. 10m Grundabstand + Mehrlängenzuschlag gross max. 18m	Kantonaler Mindestabstand 3.5m Mehrhöhenzuschlag ab 20m hinter Verkehrsbaulinie (PGB, §270)
Nutzweise	Wohnen, nicht störendes Gewerbe und Quartiersversorgung max. 20%	wie bisher
Freiflächenziffer	-	ca. 30-40%, unversiegelt zum Erhalt der Grünraumqualität
Gewerbeerleichterung	entlang Überlandstrasse	aufheben

*Die vorgeschlagenen Regelungen zur AZ, Gebäudelänge, Grenzabstände und Freiflächenziffer entsprechen nicht der heutigen W4

**Die Lärmbelastung der Bahnlinie ist im Rahmen eines Lärmgutachtens zu prüfen. Auf Grund des geringen Abstandes zu den Gleisen der realisierten Wohnbauten "Insider Park" am Bahnhof wird davon ausgegangen, dass die Wohnnutzung entlang den Gleisen möglich ist.

***Die heutige BZO ermöglicht bei Arealüberbauungen ab 3'000m² Bauzonenfläche ein zusätzliches Vollgeschoss. Um nicht zu starke Unterschiede zu bestehenden Bauten entstehen zu lassen, wäre ein Bonus in Form von zusätzlich realisierbarer Geschossfläche ohne Erhöhung der Geschosszahl geeigneter.

Abb. 36: Flugfeldquartier: Vorschlag neue Regelung Bauordnung

Die in der vorangehenden Tabelle vorgeschlagenen Regelungen werden durch einen Bebauungsvorschlag entlang der Oskar-Bider-Strasse beispielhaft aufgezeigt. Das aufgezeigte Prinzip gilt für das gesamte Quartier.

- Variante 1 zeigt eine mögliche Bebauung von Einzelparzellen
- Variante 2 zeigt eine mögliche grundstücksübergreifende Bebauung, mit einem Ausnützungsbonus von 20%.

Die Berechnungen der Geschossflächen sind im Anhang ersichtlich.



*Abb. 37: Variante 1: Bebauung von Einzelparzellen, Beispiel
(Prinzip für das Gesamtquartier)*



Abb. 38: Variante 1: Beispiel Bebauung von Einzelparzellen, Situation

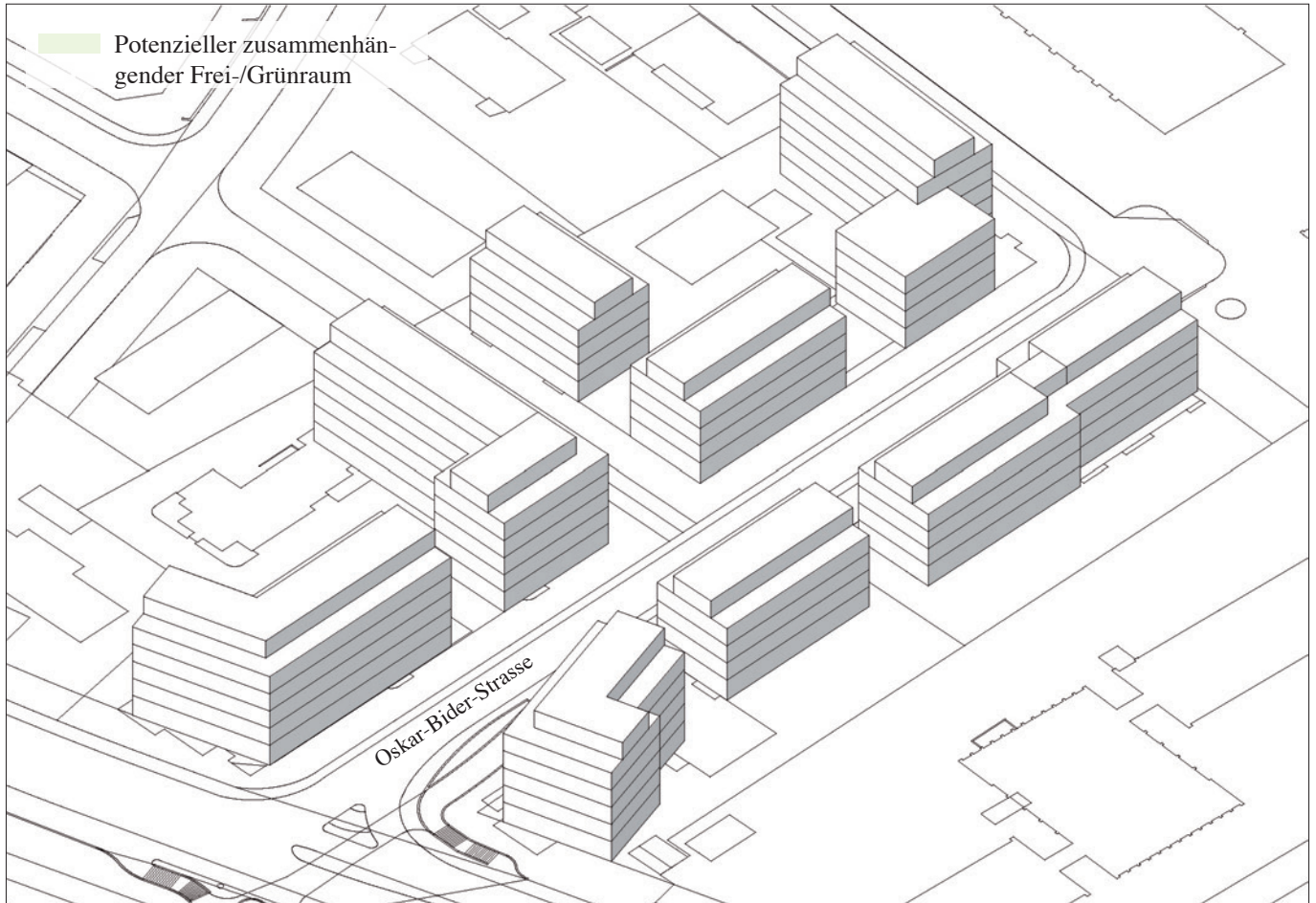


Abb. 39: Variante 2: Beispiel parzellenübergreifende Bebauung
(Prinzip für das Gesamtquartier)

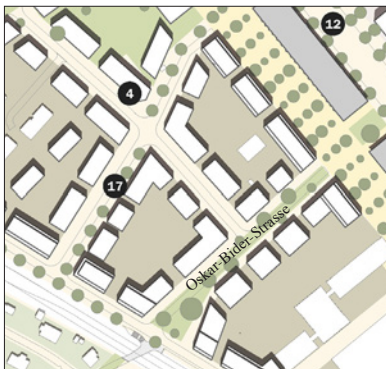


Abb. 40: Randbebauung mit grösseren
zusammenhängenden Aussenräumen
(Team Van de Wetering)



Abb. 41: Variante 2: Beispiel parzellenübergreifende Bebauung, Situationsplan

Bei einer parzellenübergreifenden Bebauung ergibt sich die Chance, Randbebauungen mit grösseren zusammenhängenden Freiräumen im Innern zu schaffen, die andere Qualitäten bieten können als die kleinteiligen Aussenräume bei einer parzellenscharfen Bebauung. Allerdings ist die Entstehung einer solchen Randbebauung nicht garantiert und dürfte viel Zeit in Anspruch nehmen. Es ist eher davon auszugehen, dass eine Mischform dieser Bebauungsformen entsteht. Folgende zusätzliche Regelungen wurden diskutiert, aber verworfen:

- . *Erhöhung der Ausnützung nur bei parzellenübergreifender Bebauung:* Um die Anreize für eine parzellenübergreifende Bebauung zu erhöhen, könnte die Ausnützungsziffer bei einer parzellenscharfen Bebauung bei der heutigen Regelung belassen werden (d.h. AZ bei 65%) und nur bei einer parzellenübergreifenden Bebauung erhöht werden (Arealüberbauung). Allerdings garantiert die parzellenübergreifende Bebauung noch keine Randbebauung, die Bauten könnten auch anders als auf der Verkehrsbaulinie angeordnet werden. Eine solche Regelung könnte unter Umständen der ursprünglichen Absicht der Verdichtung entgegenwirken.
- . *Pflichtbaulinien:* Der Qualitätssprung mit einer Randbebauung ist nicht so eindeutig, als dass diese mit Pflichtbaulinien erzwungen werden müsste. Auch mit der punktförmigen Bebauung kann eine hohe Siedlungsqualität erreicht werden.
- . *Einschränkung der Gebäudelänge:* Um ein einheitlicheres Siedlungsbild zu erzeugen, könnte daher die maximale Gebäudelänge eingeschränkt werden, z.B. auf 25m. Allerdings betehen heute auch schon längere Gebäude und diese Massnahme schränkt die Wirtschaftlichkeit von Bauvorhaben ein und kann so günstigeren Wohnraum und eventuell auch innovativere Projekte verhindern.

Stattdessen wird empfohlen, die Absichten und das Zielbild in einem kurzen Quartierleitbild zusammen zu fassen und dieses den Grundeigentümern zu vermitteln. Die gewünschte Entwicklung soll durch qualitätssichernde Massnahmen sicher gestellt werden, insbesondere durch den Beizug einer Ad-hoc-Kommission mit externen Fachexperten (mind. 2 Personen) bei konkreten Bauvorhaben.

3. Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde vom Stadtrat der Stadt Dübendorf am 10. Juli 2014 genehmigt.

Für den Stadtrat

Lothar Ziörjen, Stadtpräsident

Martin Kunz, Stadtschreiber

Anhang

A1 Wangenstrasse: Synoptische Darstellung der Baulinien der Testplanungsbeiträge

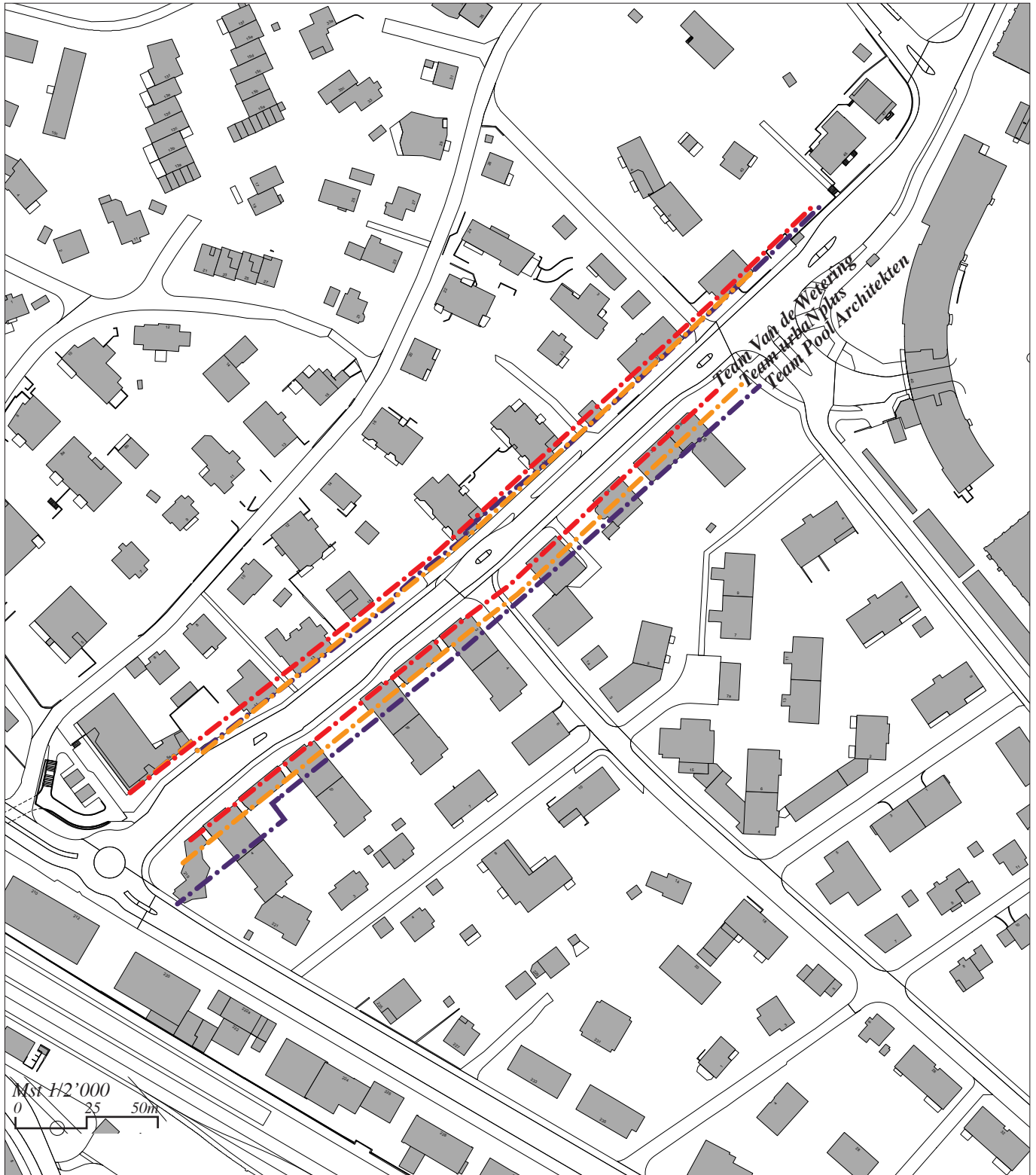


Abb. 42: Synoptische Darstellung der durch die Planungsteams vorgeschlagenen Baulinien

A2 Vertiefung Wangenstrasse: Prüfung der Bebaubarkeit mit neuer Baulinie

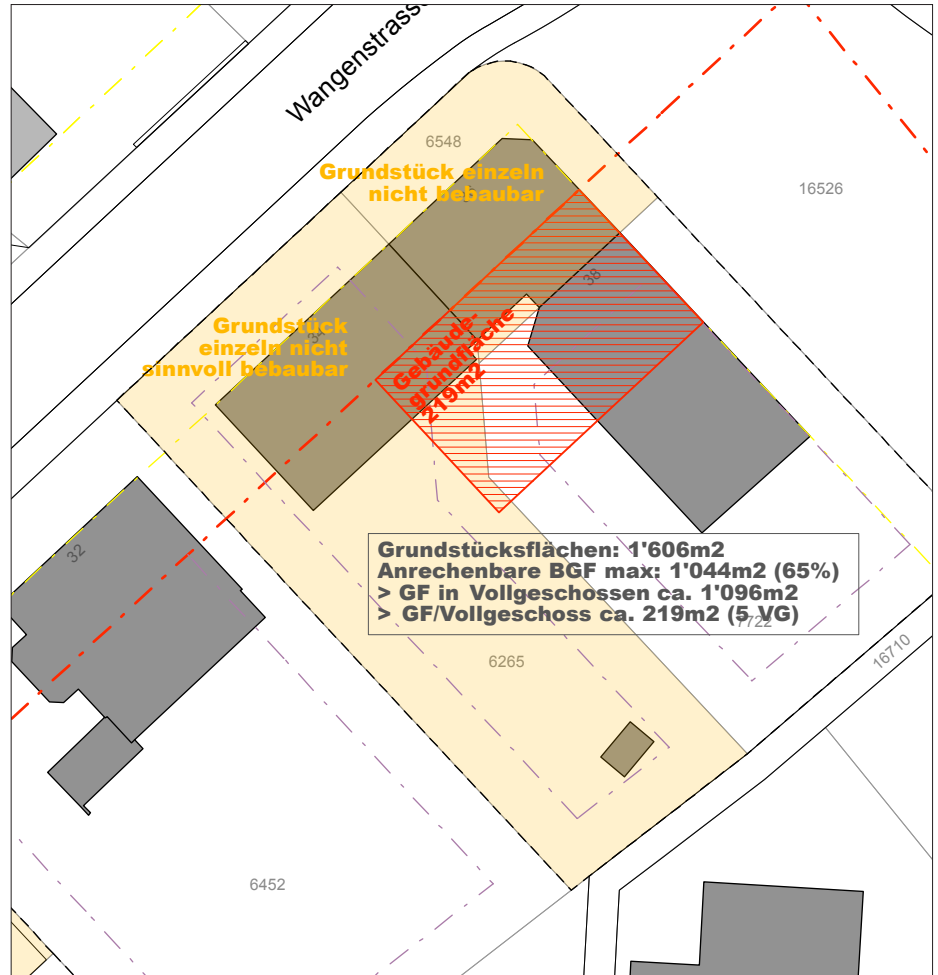


Abb. 43: Prüfung der Bebaubarkeit für die Grundstücke Kataster-Nr. 6265 (Wangenstrasse 34) und Kataster-Nr. 6548 (Wangenstrasse 36)

- Gebäude bestehend
- Parzellengrenze
- Bestehende Baulinie
- Neue Baulinie
- Parzelle mit neuer Baulinie nicht (sinnvoll) bebaubar
- Mögliche Zusammenlegung Parzellen
- Minimaler Grenzabstand (3.5m)
- Beispiel Gebäudegrundfläche Neubau, 5 Vollgeschosse, heutige Ausnützung

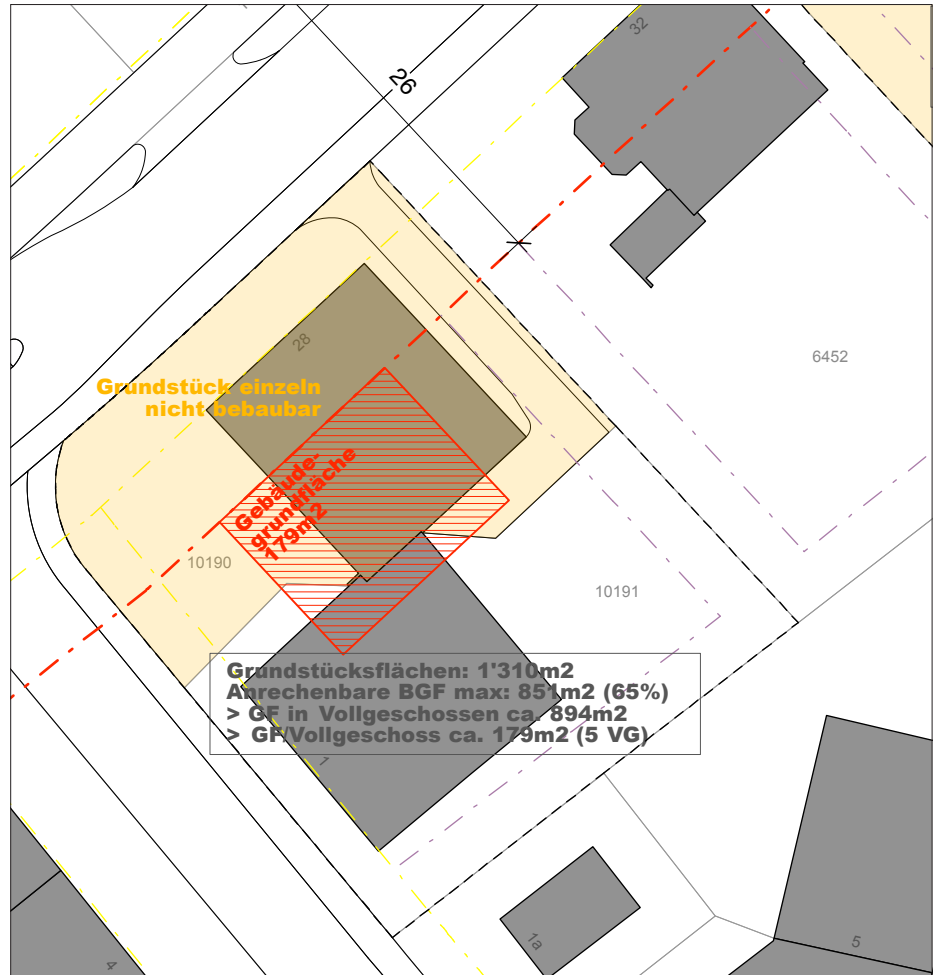


Abb. 44: Prüfung der Bebaubarkeit für das Grundstück Kataster-Nr. 10190 (Wangenstrasse 28)

- Gebäude bestehend
- Parzellengrenze
- Bestehende Baulinie
- Neue Baulinie
- Parzelle mit neuer Baulinie nicht (sinnvoll) bebaubar
- Mögliche Zusammenlegung Parzellen
- Minimaler Grenzabstand (3.5m)
- Beispiel Gebäudegrundfläche Neubau, 5 Vollgeschosse, heutige Ausnutzung

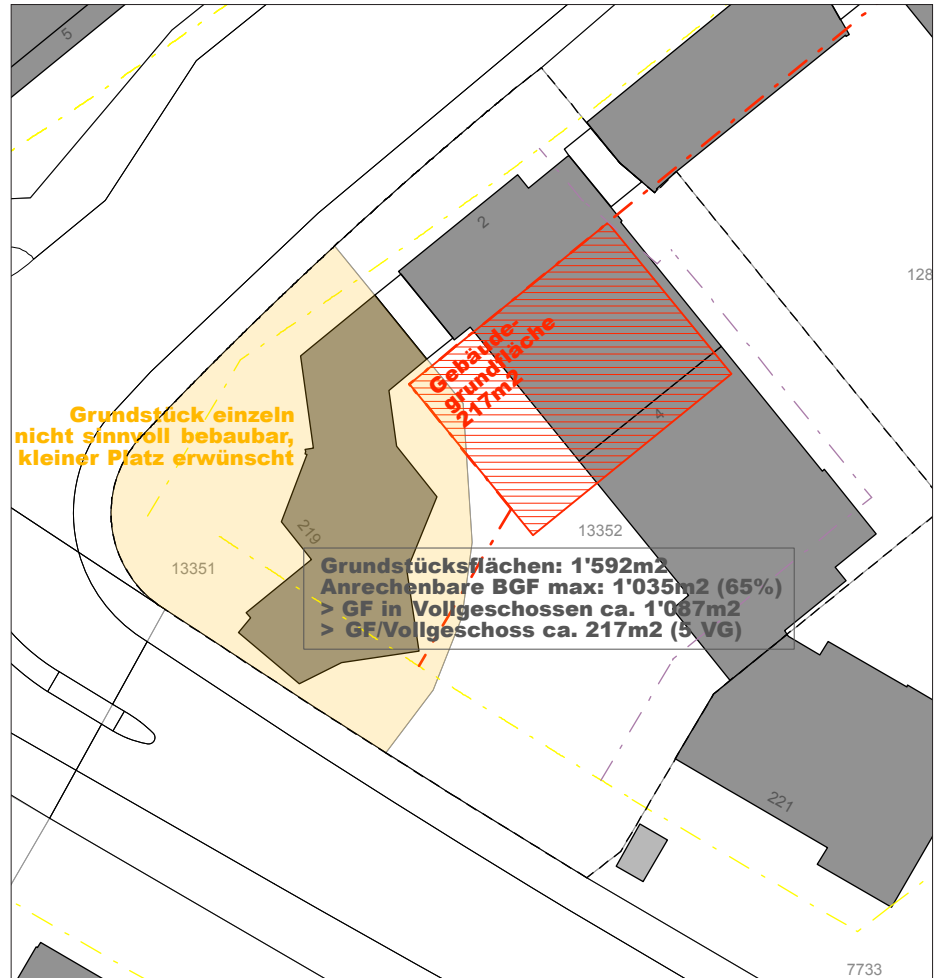


Abb. 45: Prüfung der Bebaubarkeit für das Grundstück Kataster-Nr. 13351 (Überlandstrasse 219)

- Gebäude bestehend
- Parzellengrenze
- Bestehende Baulinie
- Neue Baulinie
- Parzelle mit neuer Baulinie nicht (sinnvoll) bebaubar
- Mögliche Zusammenlegung Parzellen
- Minimaler Grenzabstand (3.5m)
- Beispiel Gebäudegrundfläche Neubau, 5 Vollgeschosse, heutige Ausnützung

A3 Vertiefung Wangenstrasse: Berechnung der Geschossflächen

Variante parzellenübergreifende Bebauung						
Adresse	Kataster-Nr.	Grundstücks- fläche (m ²)	AZ (Bonus 0.2)	anrechenbare BGF max. (m ²)	Vollgeschosse max. bei 17m Gebäudehöhe*	GF / Vollgeschoss (m ² , ca.)
Ecke Wangenstrasse/Rechweg	16526	928	1.6	1'485	5	312
Wangenstrasse 36	6584	217	1.6	347	5	73
Wangenstrasse 38	7722	639	1.6	1'022	5	215
Wangenstrasse 34	6265	750	1.6	1'200	5	252
> Ensemble 1		2'534		4'054	5	851
Wangenstrasse 32	6452	1'200	1.4	1'680	5	353
Wangenstrasse 28	10190	654	1.6	1'046	5	220
Kunklerstrasse 1	10191	656	1.6	1'050	5	220
> Ensemble 2		1'310		2'096	5	440
Kunklerstrasse 2-4	8172	1'520	1.6	2'432	5	511
Wangenstrasse 14-16	15184	1'660	1.6	2'656	5	558
> Ensemble 3		3'180		5'088	5	1'068
Wangenstrasse 8-10	12872	1'600	1.4	2'240	5	470
Wangenstrasse 2-4	13352	1'089	1.6	1'742	7	261
Überlandstrasse 219	13351	503	1.6	805	7	121
Überlandstrasse 221	7733	650	1.6	1'040	7	156
> Ensemble 4**		2'242		3'587	7	538

*Annahme: Wohnnutzung in Obergeschossen; Ensemble 4: 25m Gebäudehöhe

Abb. 46: Berechnung der realisierbaren Geschossflächen mit der vorgeschlagenen Regelung BZO, Grundstücke entlang der Wangenstrasse, Seite Flugfeldquartier

A4 Vertiefung Flugfeldquartier: Berechnung der Geschossflächen

Variante Einzelbebauung						
Adresse	Kataster-Nr.	Grundstücks- fläche (m ²)	AZ	anrechenbare BGF max. (m ²)	Vollgeschosse max.	GF / Vollgeschoss (m ² , ca.)
Oskar-Bider-Str. 35	12783	1'001	1.2	1'201	5	252
Oskar-Bider-Str. 33	14948	704	1.0	704	4	185
Oskar-Bider-Str. 31	10007	713	1.0	713	4	187
Oskar-Bider-Str. 33a	14947	604	1.0	604	4	159
Oskar-Bider-Str. 41	10006	761	1.0	761	4	200
Oskar-Bider-Str. 25, 27, 40	13534	2'896	1.0	2'896	4	760
Oskar-Bider-Str. 23	13027	906	1.0	906	4	238
Oskar-Bider-Str. 32	3991	1'359	1.0	1'359	4	357
Oskar-Bider-Str. 30	3992	800	1.0	800	4	210
Oskar-Bider-Str. 28	3993	799	1.0	799	4	210
Oskar-Bider-Str. 26	15373	939	1.0	939	4	246
Oskar-Bider-Str. 24	15374	545	1.0	545	4	143

Variante parzellenübergreifende Bebauung						
Adresse	Kataster-Nr.	Grundstücks- fläche (m ²)	AZ (Bonus 0.2)	anrechenbare BGF max. (m ²)	Vollgeschosse max.	GF / Vollgeschoss (m ² , ca.)
Oskar-Bider-Str. 35	12783	1'001	1.4	1'401	5	294
Oskar-Bider-Str. 33	14948	704	1.2	845	4	222
Oskar-Bider-Str. 31	10007	713	1.2	856	4	225
Oskar-Bider-Str. 33a	14947	604	1.2	725	4	190
Oskar-Bider-Str. 41	10006	761	1.2	913	4	240
> Ensemble 1		3'783		4'740	4.2	1'185
Oskar-Bider-Str. 25, 27, 40	13534	2'896	1.2	3'475	4	912
Oskar-Bider-Str. 23	13027	906	1.2	1'087	4	285
> Ensemble 2		3'802		4'562	4	1'198
Oskar-Bider-Str. 32	3991	1'359	1.2	1'631	4	428
Oskar-Bider-Str. 30	3992	800	1.2	960	4	252
> Ensemble 3		2'159		2'591	4	680
Oskar-Bider-Str. 28	3993	799	1.2	959	4	252
Oskar-Bider-Str. 26	15373	939	1.2	1'127	4	296
Oskar-Bider-Str. 24	15374	545	1.2	654	4	172
> Ensemble 4		2'283		2'740	4	719

Abb. 47: Berechnung der realisierbaren Geschossflächen mit der vorgeschlagenen Regelung BZO, Grundstücke entlang der Oskar-Bider-Strasse

A5 Bahnhof Süd: Grobeinschätzung Wirtschaftlichkeit

Generell

Vermietungspotential für attraktive Erdgeschossnutzungen muss allenfalls mit Mietvergünstigung erhöht werden (Frequenz ?!)

Hochbauten direkt an den Gleisen sind mit SBB zu klären

Wer wird Grundeigentümer der Bushaltestellenfläche?

Team pool Architekten

Gebiet Bushof	GF m2	HNF		Ertrag p.a.		Ertragswert		Landanteil	
		%	m2	CHF / m2	CHF	Kap.satz	%	CHF	%
Wohnen	6'950	75	5'210	250	1'302'500	5.5		23'682'000	20
Arbeiten*	8'250	80	6'600	220	1'452'000	6.5		22'338'000	20
total	15'200		11'810		2'754'500			46'020'000	9'204'000

* Keine weitere Differenzierung im Projekt

Projekt behält östlichen Teil in der bestehenden Struktur, muss städtebaulich beurteilt werden.

Team van de Wetering

Gebiet 2 Bahnhofquartier Süd	GF* m2	HNF		Ertrag p.a.		Ertragswert		Landanteil	
		%	m2	CHF / m2	CHF	Kap.satz	%	CHF	%
Wohnen	12'670	75	9'500	250	2'375'000	5.5		43'182'000	20
Arbeiten**	8'440	80	6'750	220	1'485'000	6.5		22'846'000	20
total	21'110		16'250		3'860'000			66'028'000	13'205'000

*GF = aGF : 9 x 10

** Keine weitere Differenzierung im Projekt

Team Urbanplus

Gebiet A	GF m2	HNF		Ertrag p.a.		Ertragswert		Landanteil	
		%	m2	CHF / m2	CHF	Kap.satz	%	CHF	%
Wohnen	13'875	75	10'410	250	2'602'500	5.5		47'318'000	20
Retail / Gewerbe	3'935	85	3'340	280	935'200	7.0		13'360'000	20
Büro / DL	6'160	80	4'930	220	1'084'600	6.5		16'686'000	20
öffentl. Nutzung	1'085	80	870	220	191'400	5.0		3'828'000	20
total	25'055		19'550		4'813'700			81'192'000	16'239'000

Vermietbarkeit der Läden in der Unterführung? wir sind nicht am Hauptbahnhof Zürich!

Die vorgeschlagenen Türme müssen städtebaulich beurteilt werden

Nüesch Development AG
Georg Schärner

Abb. 48: Ertragswertschätzung für das Baufeld Busstation

A6 Nutzung: Vergleich der Geschossflächen der Testplanungsbeiträge

	Team Pool Architekten	Team urbaNplus	Team Van de Wetering	
GF Wohnen neu	233'450	179'253	114'421	m2
GF Dienstl./Gewerbe neu ¹	50'600	58'107	101'468	m2
GF Total neu	284'050	237'360	215'889	m2
Wohnanteil in %	82%	76%	53%	
GF Abbruch Wohnen	k.A.	31'438	k.A.	m2
GF Abbruch Dienstl./Gewerbe	k.A.	6'032	k.A.	m2
GF Abbruch total	k.A.	37'470	k.A.	m2
Zunahme GF Wohnen		147'815		m2
Zunahme GF Dienstl./Gewerbe		52'075		m2
Zunahme GF total		199'890		m2
Zunahme Bewohner ca. ²		2'700		Bewohner
Zunahme Beschäftigte ca. ²		900		Beschäftigte

1) ohne Bauten Flugplatzrand

2) Annahmen:

Flächenbedarf 50m2 anrechenbare, oberirdische Geschossfläche / Einwohner bzw. Beschäftigte

Anrechenbare, oberirdische GF = 90% der oberirdischen GF

Abb. 49: Vergleich der Geschossflächen

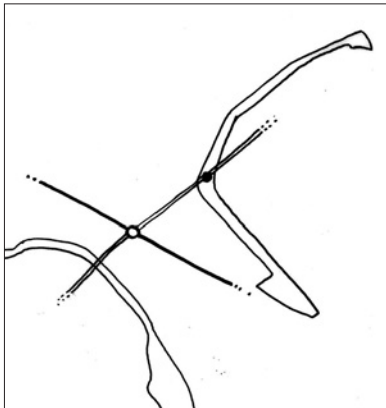


Abb. 50: Wichtigste Elemente

A7 Projektbeiträge der Planungsteams

Team pool Architekten

- Die wichtigsten Elemente der städtebaulichen Grundstruktur sind die "Dübendorfer Freiheit" (Flugplatzrand), die Zentrumsachse Wangenstrasse / Bahnhofstrasse und der Glattbogen.
- Die Bauten des Flugplatzrandes werden als identitätsstiftende Struktur des Gebietes für eine Umnutzung freigegeben. Die "Dübendorfer Freiheit" ist Transformator zwischen Quartier und Flugplatz, Rückgrat der zukünftigen Entwicklung, Initialprojekt für die zukünftige Entwicklung und verläuft vom Fliegermuseum bis zum ehemaligen Flugterminal. Quartierseitig entsteht eine fussgängerfreundliche Begegnungszone.
- Die Wangenstrasse wird als urbaner Stadtraum zwischen Bahnhof und dem Tor zum Innovationspark beidseitig neu bebaut, es sind überhohe Erdgeschosse vorgesehen. Der Abbruch der Bauten ist nur auf der Seite des Flugfeldquartiers zwingend. Das Strassenprofil beträgt 28m, die Glattalbahn ist in Mittellage als Eigentrassee geführt. Am Bahnhof sind zwei Haltestellen vorgesehen, eine in der Unterführung Überlandstrasse und eine in der Wangenstrasse. Die Glattalbahn wird geradlinig ins Flugplatzareal weitergeführt, muss beim "Götterbogen" aus Rücksicht auf das zu erhaltende Gebäude einen kleinen Bogen fahren.
- Die Bahnhofstrasse als "Gesicht des alten Dübendorfs" wird nur punktuell erneuert und nachverdichtet. Eine einheitliche Gestaltung der Zentrumsachse (Bahnhof- / Wangenstrasse) ist nicht relevant. Der Eingang zum Flugplatzareal bildet ein baumbestandener Platz.
- Die Verdichtung des Flugfeldquartiers basiert hauptsächlich auf der heutigen Parzellenstruktur. Es werden Anreize (Ausnutzungsbonus) geschaffen, um die parzellenübergreifende Entwicklung zu fördern. Die Spielregeln der Verdichtung sind einfach, die Grenzabstände betragen einheitlich 5m, auf Mehrlängen- und Merzhöhenzuschläge wird verzichtet. Die Gebäudehöhe beträgt in der Regel 5 Geschosse. Die baumbestandene Kunklerstrasse funktioniert als orientierende Mittelachse. Beim Entwicklungsschwerpunkt Fliegermuseum entsteht eine grössere Siedlung, die beispielsweise von einer Genossenschaft realisiert werden und auch speziellere Wohnformen enthalten könnte (z.B. wie Zwicky-Areal). Zwischen der Überlandstrasse und den Geleisen entsteht auf Grund der Lärmbelastung eine Bebauung mit Gewerbenutzungen im Sockel und darüberliegenden Wohnnutzungen.
- Als Sofortmassnahme für die Busse werden zusätzliche behindertengerechte Haltekanten erstellt, am Ort der heutigen Bushaltestellen. Der neue Bushof, der spätestens realisiert werden muss, wenn eine zusätz-

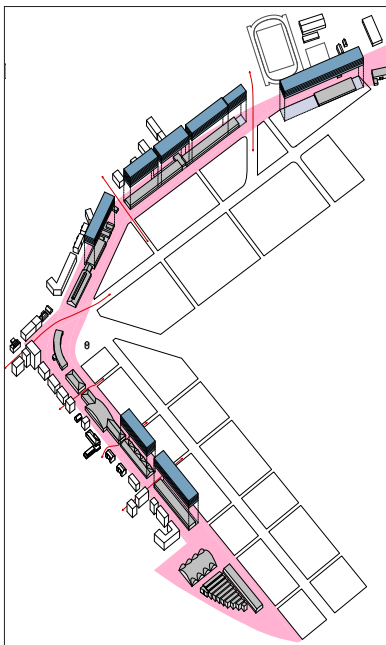


Abb. 51: "Dübendorfer Freiheit"

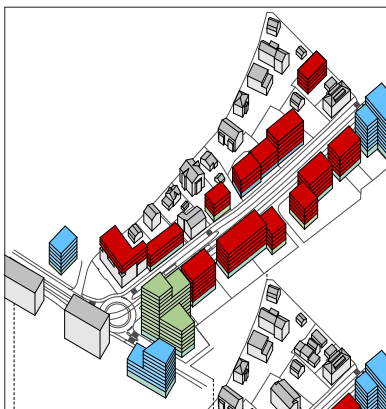


Abb. 52: Wangenstrasse

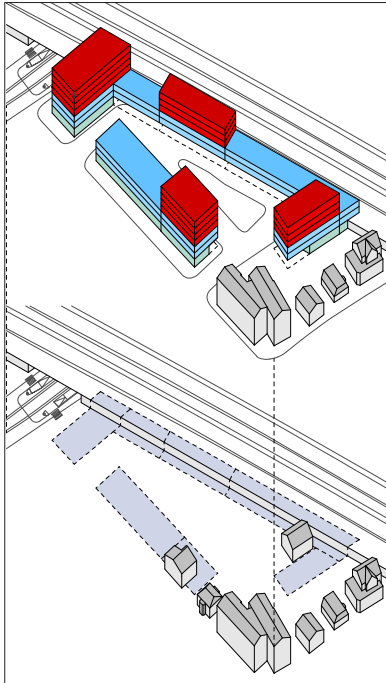


Abb. 53: Bushof

lich Buslinie am Bahnhof halten soll, liegt im Hof einer neuen Bebauung. Diese liegt in zweiter Reihe von der Bahnhofstrasse her gesehen, die bestehenden Bauten an der Bahnhofstrasse bleiben erhalten. Es wird eine zweite Bahnhofunterführung östlich der bestehenden Unterführung erstellt, sodass die neue Haltestelle der Glattalbahn in der Wangenstrasse gut erreicht werden kann.

- . Die Neubebauung der Wangenstrasse und die Erneuerung der Quartiere ist auch ohne Innovationspark sinnvoll. Die "Dübendorfer Freiheit" wirkt als Katalysator der Entwicklungen. In der Wangenstrasse können die für die Glattalbahn vorgesehenen Spuren bis zu deren Realisierung für Busse genutzt werden.
- . Am Ende der Bettlistrassen, bei den Tennisplätzen, entsteht eine Bebauung an den Geleisen. Der dazugehörige Aussenraum liegt vom Lärm geschützt auf der Südseite des Gebäudes.
- . Das Chriesbach-Quartier wird verdichtet, jedoch Rücksicht genommen auf erhaltenswerte bauliche Ensembles.
- . Insgesamt werden Geschossflächen in Neubauten im Umfang von 284'000 m² vorgeschlagen (ohne Flugplatzrand). Der Wohnanteil beträgt 82%. Publikumswirksame Nutzungen werden entlang der Wangenstrasse konzentriert. Der Flugplatzbogen kann für Gewerbe-, Start-up-, Militär- und quartierbezogene Nutzungen geöffnet werden. Für den Innovationspark wird eine Mischnutzung vorgeschlagen. Am Bahnhof entsteht ein neues Hotel.
- . Das Gesamtverkehrssystem wird nicht verändert. Beim Fliegermuseum wird langfristig ein Umsteigeknoten mit S-Bahn-Haltestelle vorgeschlagen. Eine neue Buslinie wird entlang der Überlandstrasse geführt.

Team *urbaNplus*

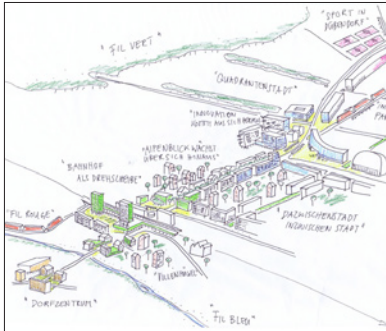


Abb. 54: Postkarte / Souvenirs



Abb. 55: Grundgerüst öffentlicher Raum / Promenaden



Abb. 56: Wangenstrasse

- Die wichtigsten Element der städtebaulichen Struktur sind die verschiedenen Quartiere: "Dorfzentrum, Bandstadt, Zwischenstadt, Quadrantenstadt, Villenhügel, Alpenblick und Bahnhof als Drehscheibe". Die städtebauliche Transformation wird als Prozess verstanden, durch den identitätsstiftende Strukturen geschaffen werden sollen, resiliente Strukturen der Vergangenheit in die Zukunft überführt werden und die biografische Bindung an den Raum gefördert wird.
- Der Innovationspark wird konsequent als Teil von des Stadtgebietes Dübendorfs behandelt. Der Innovationspark "kommt aus sich heraus", beim Eingangsplatz des Flugplatzareals sind Nutzungen des Innovationsparks ausserhalb des Flugplatzareals vorgeschlagen. Sechs Grünverbindungen, als "grüne Promenaden feucht" (Riedgräben) beim Krebschüsselquartier beziehungsweise "grüne Promenaden trocken" (auf Sonnenhügel führend) im Flugfeldquartier sorgen für eine Vernetzung des Flugplatzareals mit den angrenzenden Quartieren.
- Die Wangenstrasse wird als "Auftakt zur Wissensstadt" als Platanenallee mit einem 26m breiten Querschnitt neu angelegt. Die Glattalbahn wird in einseitigem Mischverkehr geführt, die Haltestelle am Bahnhof ist nördlich in der Überlandstrasse vorgesehen. Ein Mehrzweckstreifen dient als Querungshilfe, ein Velostreifen ist nur einseitig vorgesehen. Der vorgeschlagene Strassenquerschnitt ist auch umsetzbar, wenn einzelne Grundeigentümer sich widersetzen, beziehungsweise im Falle ohne Glattalbahn eine Enteignung nicht möglich ist ("Nagelhausthematik"). Auf der Seite des Flugfeldquartiers wird ein Streifen mit einer Tiefe von 24-28m im Erdgeschoss voll bebaubar, es sind nur die minimalen Grenzabstände einzuhalten. Die Erdgeschosse sind beidseitig überhoch. Der Innovationsplatz am Eingang zum Flugplatzareal ist als Doppelplatzanlage ausgestaltet, der "Götterbogen" mit einem neuen Gebäude zu einem Komplex zusammengebaut.
- Die Bahnhofstrasse wird nur punktuell verdichtet, eine Vergrösserung der Erdgeschosse wird ermöglicht, um die Ansiedlung von Nutzungen mit grösserem Flächenbedarf ansiedeln zu können.
- Im Flugfeldquartier werden die Ränder gestärkt, das heisst stark verdichtet. Im Innern bleiben "Oasen" mit hohem Grünflächenanteil bestehen, um unterschiedliche Wohnqualitäten zu erhalten. Im Innern ist eine Verdichtung nur in die Höhe möglich, die Grundfläche der Gebäude ist zu erhalten.
- Am Bahnhof setzen zwei Hochhäuser einen städtebaulichen Akzent.



Abb. 57: Bahnhof Süd

Zwischen den beiden Hochhäusern befindet sich die neue Busstation, auf der Ebene der Personenunterführung. Diese wird zur Busstation hin geöffnet und enthält zahlreiche angrenzende Verkaufsflächen. Eine weitere Unterführung wird östlich der bestehenden Unterführung erstellt.

- . Verschiedene Entwicklungsszenarien auf Grund verschiedener Impulsgeber sind denkbar. Es wird davon ausgegangen, dass die Busstation und der Eingangsplatz Flugplatz als Impuls-Projekt zeitnah realisiert werden. Zur Steuerung der Prozesse werden in einem partizipativen Prozess Leitbilder erarbeitet, sind Investitionen in den öffentlichen Raum zu tätigen und die grundeigentümergebundene Instrumente angepasst. Eine Begleitgruppe überprüft die Qualitäts-Ansprüche.
- . Im "Villenhügel" Bettlistrasse und Quartier Alpenstrasse werden die Bauten bei gleich bleibender Grundfläche aufgestockt.
- . Insgesamt werden Neubauten mit einer Gesamtgeschossfläche von 237'000 m² vorgeschlagen (ohne Flugplatzbogen). Der Wohnanteil beträgt 76%.
- . Zur Bewältigung der Verkehrsströme wird langfristig eine Entlastungsachse im Flugplatzareal erstellt. Der Verkehr wird am nördlichen Siedlungsrand dosiert. Die Überlandstrasse bleibt Hauptverkehrsachse, der Rechweg wird zur Quartierstrasse.

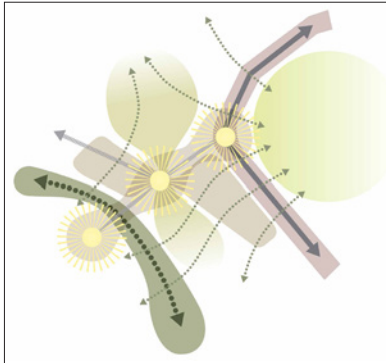


Abb. 58: Konzept

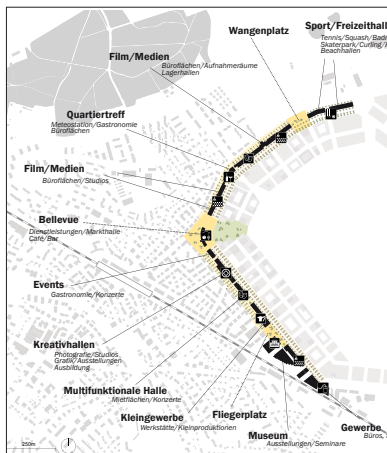


Abb. 59: Flugplatzbogen als Superzeichen und Aktivitätenmeile



Abb. 60: Flugplatzboulevard

Team Van de Wetering

- Die Hauptelemente der städtebaulichen Struktur sind der Flugplatzbogen als Gegenstück zum Glattbogen und die verbindende Zentrumsachse mit drei Polen. Der Flugplatzbogen wird als "städtebauliches Superzeichen" zum identitätsstiftenden Element und Rückgrat der künftigen städtebaulichen Entwicklung.
- Entlang des Flugplatzbogens führt flugplatzseitig ein Stadtboulevard als neuer Verkehrsträger und Adresse für den Innovationspark. Stadtseitig entsteht mit der Flugfeldpromenade ein „weicherer“ beruhigter Bereich, der Wechselwirkungen mit den Quartieren zulässt und zu deren Aufwertung beiträgt. Verschiedene Grünverbindungen vernetzen den Innovationspark mit den angrenzenden Quartieren, z.B. als Quartierstrasse mit Bäumen oder als breiterer Grünstreifen mit einem Gewässer.
- Die Wangenstrasse wird als innerstädtische Strasse mit einem Querschnitt von 24.5m angelegt und längerfristig beidseitig neu bebaut. Beidseits sind 1.5m breite Arkaden vorgesehen. Die Bauten werden beidseitig zurückversetzt, auf die projektierte Baulinie für Versorgungsleitungen. Die Glattalbahn wird in zentraler Lage im Strassenquerschnitt mit Eigentrassee geführt. Die Haltestelle am Bahnhof befindet sich nördlich des Bahnhofs in der Überlandstrasse.
- Der Eingang zum Flugplatz bildet den dritten Pol auf der Zentrumsachse Bahnhof- / Wangenstrasse. Ein grosszügiger Freiraum bestehend aus dem "Bellevue" als harter baumbestandener Platz und dem "Bellevuepark" bildet das Scharnier zwischen Stadt und Innovationspark. Die Glattalbahn wird unter dem auf dem Götterbogen hindurch- und dann im Boulevard weitergeführt.
- Die Achse Wangen-/Bahnhofstrasse wird als Zentrumsachse mit drei Polen betrachtet. Die Bahnhofstrasse behält ihre heutige Ausprägung.
- Das Flugfeldquartier wird stark nachverdichtet, sodass seine Erscheinung als "Stadtkörper" gestärkt wird. Sechsgeschossige Bauten bilden die Ränder, es entstehen blockrandähnliche Strukturen mit hoher Durchlässigkeit. Minimale Grenzabstände erleichtern die Verdichtung.
- Am Bahnhof entsteht durch die Einheit zwischen Bahnhofstrasse und neuer Busstation ein Bahnhofplatz Süd, der von einem grosszügigen Dach flankiert wird. Die Busstation ist auf dem Niveau der Personenunterführung angeordnet. Die Linienführung ist flexibel, die Haltekanten so angeordnet, dass sämtliche Linien in Richtung Zentrum und Stettbach auf dem selben Perron halten. Die bestehende Unterführung wird verbreitert, auf eine zusätzliche Unterführung verzichtet.

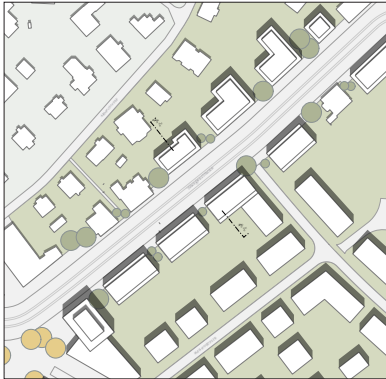


Abb. 61: Wangenstrasse

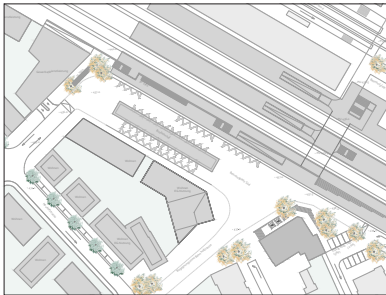


Abb. 62: Bahnhof Süd

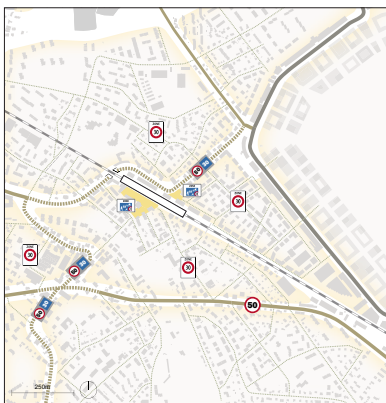


Abb. 63: Verkehrsregime

- In einer ersten Entwicklungsphase werden an Wangenstrasse sanierungsbedürftige Gebäude leicht zurückversetzt, die Flugplatzpromenade stadtsseitig des Flugplatzes (eventuell auch mit provisorischem Charakter) erstellt, die Gebäude am Flugplatzrand umgenutzt, Gebäudeerneuerungen am Rechweg vollzogen, das Schulhaus im Flugfeldquartier vergrössert, ein neues Dach am Bahnhof erstellt (so positioniert, dass 4-Spur-Ausbau möglich ist) die Busstation und ein neuer Bahnhofplatz realisiert.

In einer zweiten Entwicklungsphase wird der Flugplatzboulevard erstellt, die Wangenstrasse umgestaltet, die Glattalbahn weitergeführt, die Gleise der SBB auf vier Spuren ausgebaut und die Überlandstrasse redimensioniert.

- Die angrenzenden Quartiere werden im allgemeinen nur geringfügig im Bestand nachverdichtet. Das Quartier zwischen Bahnhof und Glatt, westlich der Bahnhofstrasse wird stärker verdichtet.
- Insgesamt werden Neubauten mit einer Gesamtgeschossfläche von 216'000 m² vorgeschlagen (ohne Flugplatzbogen). Der Wohnanteil beträgt 53%. Büro- und konsumorientierte Nutzungen werden entlang der Zentrumsachse angeordnet. Im Flugplatzbogen als Aktivitätenmeile können Film/Medien-, Event-, Gewerbe- und quartierbezogenen Nutzungen angesiedelt werden. Entlang des Glattbogens werden Freizeitnutzungen konzentriert.
- Das Dübendorfer Stadtgebiet soll soweit wie möglich vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die heutigen Kantonsstrassen bleiben Kantonsstrassen, erhalten aber eine andere Funktion und Gestaltung. Die Wangenstrasse hat auch zukünftig eine Kapazität von ca. 19'000 Fahrzeugen pro Tag. Im Gesamtverkehrskonzept wird die Autobahn als Teil des lokalen Netzes verstanden. Der Flugplatzboulevard versteht sich als übergeordnete Verkehrsachse, der insbesondere die Überlandstrasse und der Knoten am Bahnhof Nord wird entlastet. Die Umfahrung Wangen mit einem Autobahnanschluss Volketswil kann in das Boulevardsystem integriert werden.

Der Flugplatzboulevard wird auch von zwei Buslinien frequentiert: Die Linie 760 wird neu nördlich der Bahn geführt und erschliesst den Innovationspark Ost. Zudem wird die Linie 796 von Wangen her in den Innovationspark hinein verlängert.

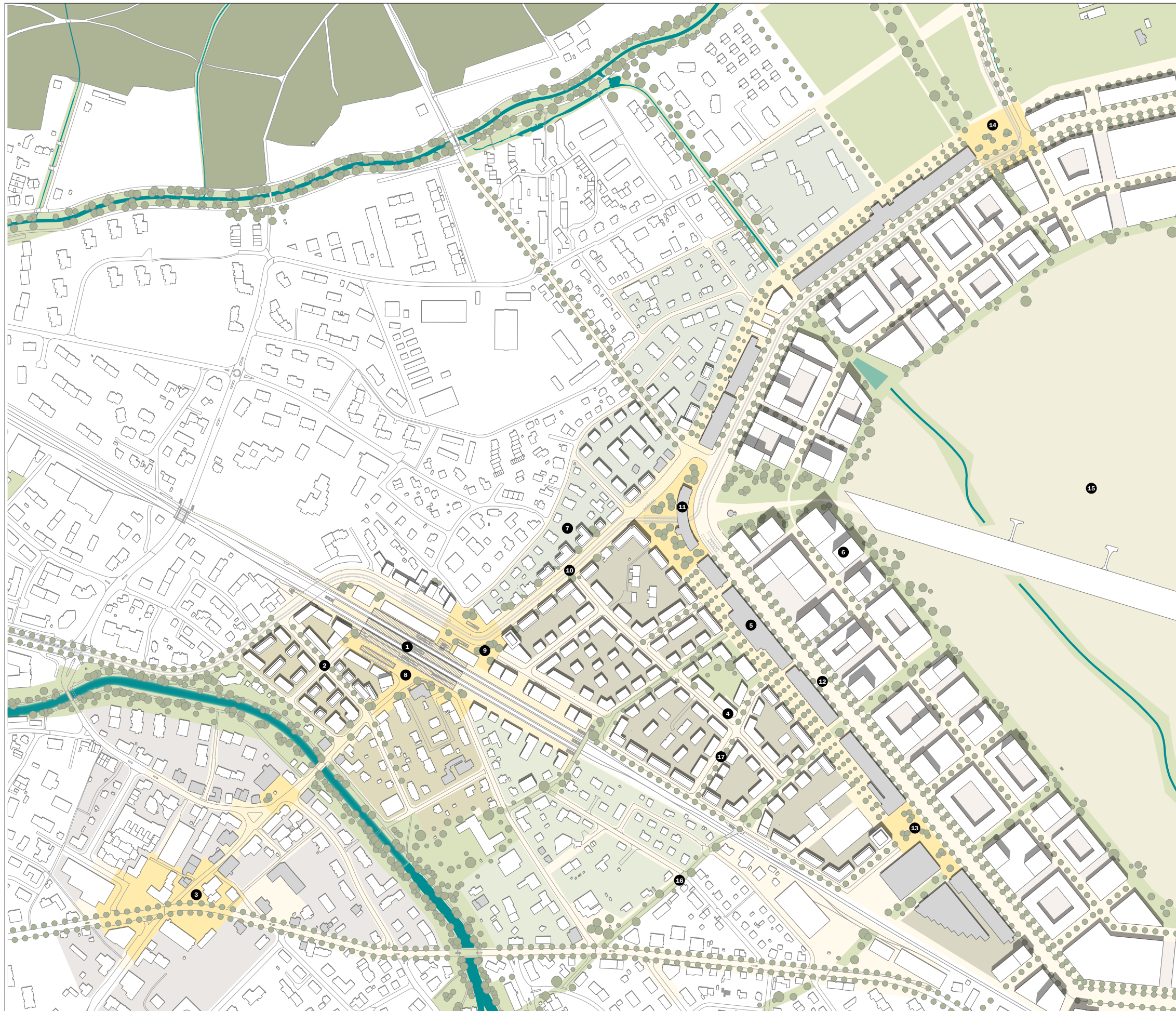
Team Pool Architekten
Situationsplan



Team urbaNplus
Situationsplan



Team Van de Wetering
Situationsplan



A8 Abkürzungen und Glossar

ARE	Amt für Raumentwicklung (Kanton Zürich)
AZ	Ausnutzungsziffer
BGF	Bruttogeschossfläche
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BZO	Bau- und Zonenordnung
EG	Erdgeschoss
GF	Geschossfläche (gemäss Norm SIA 416)
GP	Gestaltungsplan
GTB	Glattalbahn
HNF	Hauptnutzfläche (gemäss Norm SIA 416)
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz (des Kantons Zürich)
PU	Personenunterführung
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal AG
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

- . Alleinstellungsmerkmal: Herausragendes Merkmal, das ein Gebiet deutlich von anderen Gebieten unterscheidet (engl. unique selling proposition).
- . Durchlässigkeit, hohe: Bebauungsform, die eine hohe visuelle und/oder funktionale Durchlässigkeit ermöglicht, in Form von Sichtbeziehungen oder Wegen zwischen den Gebäuden.
- . "Fil Bleu": Vernetzung der Erholungsräume entlang der Glatt.
- . "Fil Vert": Vernetzung der Erholungsringe Flughafenrand, Hardwald, Flugplatz Dübendorf, Greifensee.
- . Interaktionsdichte: Mass für das wechselseitig Aufeinanderwirken von verschiedenen Akteuren.
- . Grossfigur (im Zusammenhang mit Flugplatzareal): Grossräumige und erkennbare Form (des Flugplatzrandes).
- . Konkurrenzverfahren: Projektwettbewerb oder Studienauftrag mit mehreren Planungsbüros.
- . Kooperatives Planungsverfahren: Planungsverfahren unter Einbezug aller betroffenen Grundeigentümer und Interessengruppen.
- . Körnigkeit, quartierverträgliche: Bebauungsform, welche auf die Volumetrie und die Gebäudelängen der bestehenden Bebauung im Quartier Bezug nimmt.
- . Massstäblichkeit, ortsübliche: Auf die ortsüblichen Volumetrien der bestehenden Bebauung Bezug nehmend.