

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 32 (1978)

Heft: 11

Artikel: Aktueller Wettbewerb : Dorf wird Stadt : Bahnhofstrasse Dübendorf/AH

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-336154>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

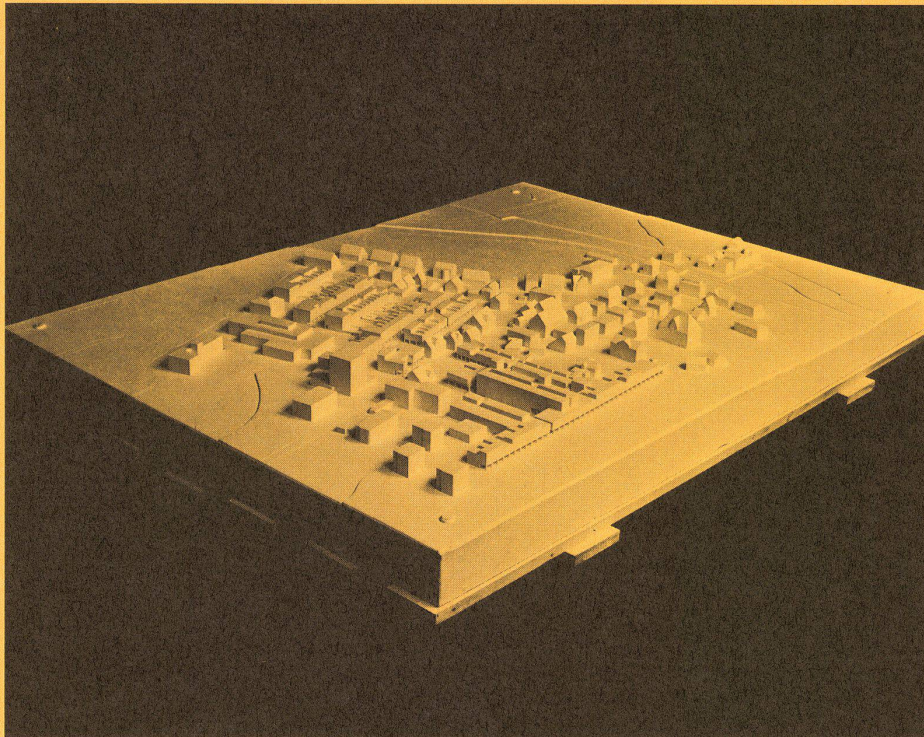
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Aktueller Wettbewerb

Dorf wird Stadt: Bahnhofstraße Dübendorf/AH



1. SITUATIONSPLAN
MASSTAB 1:5000
● SCHÜTZENSWERTE OBJEKTE
■ SCHÜTZENSWERTE BAUTEN



Der Stadtrat Dübendorf eröffnete gemäß Wettbewerbsprogramm vom 14. November 1977 einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen im engeren und weiteren Perimeter des Gebietes Bahnhofstraße. Ziel der Behörde ist, die in den letzten Jahren stagnierte Entwicklung im Stadtzentrum zu fördern. Das Resultat des Wettbewerbes soll dazu dienen, im Zentrum ein Konzept für die künftig zu verfolgende Planungs- und Baupolitik zu erhalten.

Preisgericht

Präsident:
Dr. Ernst Bosshard, Stadtpräsident

Preisrichter:
Hans Gosswiler, Stadtgenieur
Ernst Graf, Hochbauvorstand
Heinrich Hofacker, Tiefbauvorstand
Prof. ETH Benedikt Huber, Architekt ETH/SIA
Ernst Studer, Dipl.-Architekt ETH/SIA,
Firma Naef + Studer + Studer
Adolf Wasserfallen, Stadtbaumeister,
Dipl.-Architekt BSA/SIA

Ersatzpreisrichter:
Rico Christ, Dipl.-Architekt SIA
Paul Piai, Polizeivorstand

Experten:
Rolf Peyer, Kant. Kreisgenieur IV
Hans R. Rüegg, Dipl.-Architekt ETH,
Regionalplanung Zürich und Umgebung
Dr. Walter Vollenweider, Rechtsanwalt
Curt Zuberbühler, Dipl.-Ingenieur ETH,
Ingenieurbüro AG Seifer Niederhauser Zuberbühler
Sekretär:
Erich Stehli, Bausekretär, Stadtverwaltung Dübendorf

1. Preis

Dolf Schnebli und Partner, Zürich/Agno

Zum Projekt:

Hervorzuheben ist die Idee der praktisch vollständigen Erhaltung der bestehenden Bausubstanz sowohl längs der Wallisellen- als auch der Bahnhofstraße. Andererseits wird im Gegensatz zur lockeren Einzelüberbauung ein linearer, gassenbildender Bautyp sowohl für das Zentrum im Städtli als auch für das Areal zwischen Wallisellen- und Adlerstraße verwendet. Dadurch wird zwischen den bestehenden Bauten und den Neubauten ein klares städtebauliches Prinzip angestrebt.

Mit den Bauten des Zentrums wird die Achse der Zürich-/Usterstraße bewußt auch optisch abgeriegelt. Die Neubauten übernehmen Maßstab und Lage der vorhandenen Altbauten; dadurch wird die gewünschte Verdichtung des Stadtkerns unter Erhaltung des Ortsbildes von Dübendorf erreicht.

Verwaltung, Saalbau und Hotel ordnen sich richtig in das Stadgefüge ein, jedoch sind die dazwischenliegenden Gassenräume zu schematisch und der Rathausplatz zu wenig ausgeprägt und zu klein.

Die Wohngassen im westlichen Arealteil enden unvermittelt einerseits in den Hintergärten der Wallisellenstraße, andererseits an der als Anliefer-Achse ausgebildeten Adlerstraße.

Der Vorschlag, den Bus in der Fußgängerachse zu führen, ist prüfenswert. Ob er sich realisieren läßt, ist wegen der engen räumlichen Verhältnisse fraglich; dies um so mehr, als auch der Zubringerverkehr teilweise über dieselbe Achse erfolgt.

Mit dem originellen Vorschlag, das Gebiet zwischen Wallisellenstraße und Glatt in der hinteren Bautiefe für Familiengärten zu reservieren, wird der Anreiz zum Wohnen im Kerngebiet erhöht. Dieser Vorschlag ließe sich aber nur über eine Freihaltezone mit entsprechenden finanziellen Folgen realisieren. Im übrigen ist die Etappierung auch in kleinen Schritten recht gut möglich.

Die klare Zielvorstellung in bezug auf Bauform, Bautyp, Erhalten und Neugestalten bietet eine gute Grundlage für einen gezielten Einsatz der planungsrechtlichen Instrumente.

Erläuterung

Das städtebauliche Konzept basiert auf dem Prinzip »Erhalten und Neugestalten«.

Überlegungen zu den einzelnen städtebaulichen Raumgruppen

Unterdorf Wallisellenstraße:

Dieses Fragment des ältesten Ortsteils soll als räumliche Einheit erhalten bleiben.

Maßnahmen:

Fachgerechte Sanierung der bestehenden Bauten. Wo der Bauzustand das nicht erlaubt, sind allfällige Neubauten durch Stellung, Maßstäblichkeit und architektonische Detailgestaltung in die umgebende Bebauung einzupassen.

Anstelle des Migros-Provisoriums werden zwei-, maximal dreigeschossige, freistehende Neubauten erstellt, welche die Struktur des Straßenraumes respektieren und die Baulücken schließen.

Es kann nicht Ziel der Baugesetzgebung sein, neue »alte Häuser« zu fordern, wohl aber Neubauten, die sich durch ihre Stellung und Gestaltung in die bestehende Bebauung einordnen.

Unterdorf Mettlen:

Das Gebiet zwischen der nördlichen Zeile längs Wallisellenstraße und Glatt wird mit Bauverbot belegt. Längs des Glattufers sollen ein öffentlicher Park und private Gärten (Schrebergärten) geschaffen werden.

Bahnhofstraße:

Der bestehende Straßenraum soll erhalten bleiben.

Maßnahmen:

Sanierung der Altbauten. Wo Neubauten notwendig sind, ist die Stellung der Altbauten zu übernehmen. Der architektonische Ausdruck wird durch die Würfel-förmigkeit der freistehenden Bauten bestimmt. Ziel ist nicht Anpassung, aber gute Einpassung der Neubauten.

Im rückwärtigen Bereich der Parzellen ist eine Verdichtung durch freistehende, würfelförmige Bauten vorgesehen. Mit dem Instrument des Gestaltungsplanes und der Sonderbauvorschriften kann die vorgesehene Ausnützung von 0,95–1,1 erreicht werden, ohne den bestehenden Straßenraum zu verletzen.

Bauvorhaben, die großflächige Strukturen verlangen, können in diesem Bereiche nicht bewilligt werden.

Kehlhof: Soll unter Schutz gestellt werden.

Uecht: Rückwärtiger Anbau des Saalbaues.

Foyer, Restaurant, Administration im bestehenden Haus Uecht. Räumlicher und funktioneller Bezug des Saalbaues zum Schulhausplatz.

Parzelle 848: Die bestehenden Bäume sollen unter Schutz gestellt werden.

Überbauung Adlerstraße:

Drei- bis teilweise viergeschossige Wohnzeilen.

Die Erschließungsstraßen (Wohnstraßen) alternieren mit privaten Gärten.

Die westliche Zeile enthält ausschließlich Wohnungen, die mittleren außerdem Gewerberäume (Erdgeschoß), die östliche Büros, Gewerberäume, Läden.

Überbauung Leepünt:

Der Baukörper längs der Leepüntstraße enthält Gewerberäume, Büros, Wohnungen. Rechtwinklig daran angebaut entwickeln sich die Verwaltungsbauten für die Stadt Dübendorf.

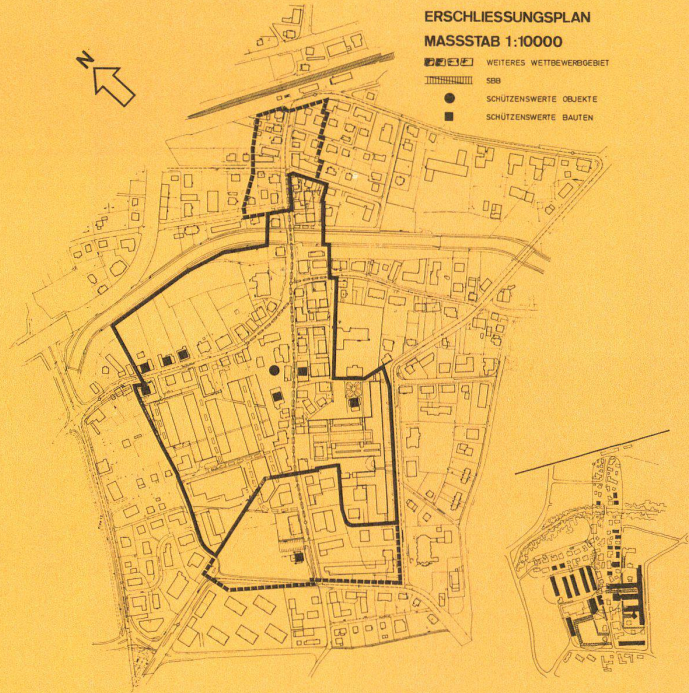
Der mittlere Trakt, das Rathaus, ist fünfgeschossig. Der westlich daran angebaute Rathaussaal bildet zusammen mit den Alt- und Neubauten den neuen Rathausplatz.

Der nördliche Trakt enthält die zweite Etappe des Verwaltungsgebäudes.

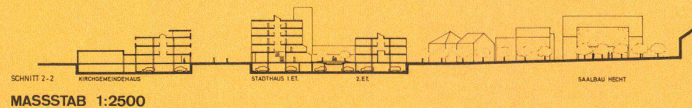
Der südliche Trakt, in den die bestehende Fabrik als Jugendhaus integriert wird, nimmt das katholische Kirchgemeindehaus mit dem südlich angeschlossenen Saal auf.

Rathausplatz:

Der Rathausplatz bildet den räumlichen Abschluß der Bahnhofstraße und den Übergang zu den heute wenig integrierten neuen Geschäftshäusern. Auf der Westseite des Platzes ist das Hotel vorgesehen. Der Warenmarkt wird zwischen Rathausplatz und City Center vorgeschlagen. Seine großflächige Struktur läßt sich nicht in die Bahnhofstraße–Strehlgasse integrieren.



NUTZUNGSPLAN OG
MASSTAB 1:10000



3. Preis

Prof. Ulrich J. Baumgartner, Winterthur

Zum Projekt:

Das Projekt schafft eine zentrale Fußgängerachse (Bahnhofstraße) mit klarem Abschluß im Bereich Kreuz. Mittels einer neuen Westtangente (anstelle eines Ausbaues der Meiershofstraße) wird das Zentrumsgelände gut erschlossen, was für die Konkurrenzfähigkeit der Detailhandelsbetriebe von Bedeutung sein dürfte.

Mit den etwas generellen Aussagen über die bauliche Gestaltung des westlichen Teils des Wettbewerbsgebietes erfüllt das Projekt die Zielvorstellungen des Programmes nicht ganz.

Nutzungsdurchmischung und Anteil der Detailhandelsflächen sind sinnvoll.

Die Aufteilung der Stadtverwaltung in einen Repräsentativbau und eine Dependence ist problematisch.

Die konsequente Ausbildung einer gut eingepaßten Zentrumstangente im Westen ist zu begrüßen. Einige Bauten westlich der vorgeschlagenen Fußgängerstraße müssen über den Fußgängerbereich beliefert werden.

Die Funktion des vorgeschlagenen, vom Busverkehr zerschnittenen »Spielplatzes« ist nicht klar.

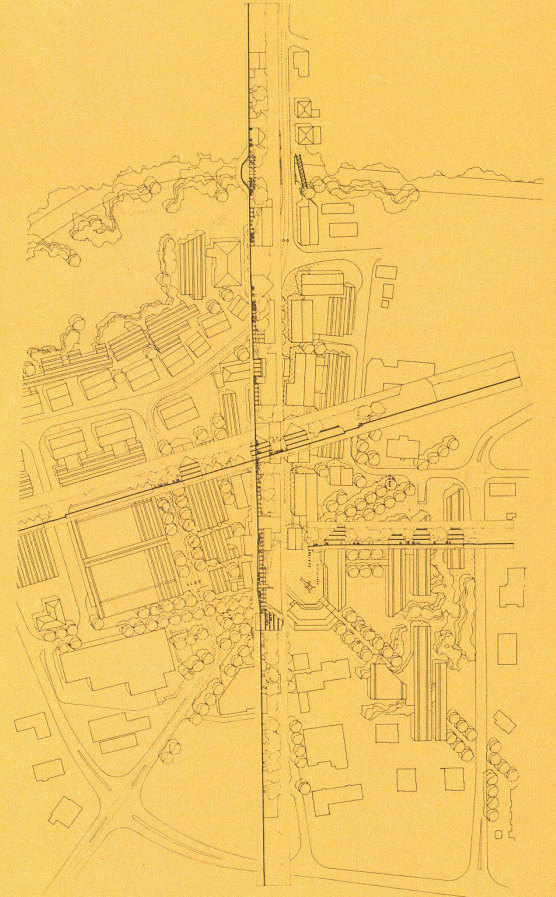
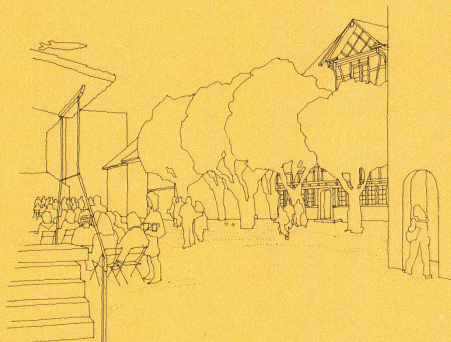
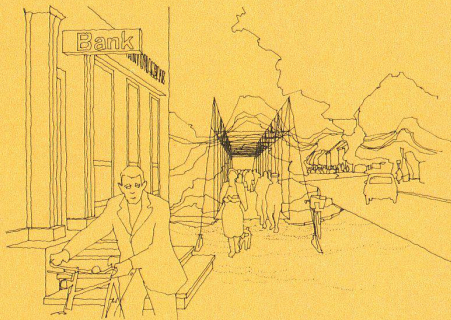
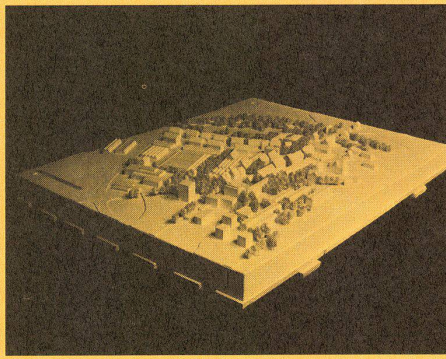
Die direkte Busführung vom Kreuz über den Lindenplatz zum Bahnhof ist zu begrüßen.

Die Schaffung einer zweitrangigen Fußgängerachse parallel zur Bahnhofstraße überzeugt nicht ganz.

Die vorgeschlagene bauliche Ergänzung der Bahnhofstraße ist ansprechend. Der südliche Abschluß ist markant.

Der Gedanke, die erhaltenswerte Baustruktur in zweiter Bautiefe mit niedrigen Bauten zu ergänzen, ist prüfenswert. Es ist zu bedauern, daß das Modell (zu niedrige eingeschossige Bauten) und der Nutzungsplan (50% zweigeschossige Bauten) nicht übereinstimmen und daß dadurch eine Beurteilung der resultierenden Überbauung erschwert wird.

Die sorgfältige Berücksichtigung der vorhandenen Parzellierung erlaubt vernünftige Etappen, die jeweils mit relativ bescheidenen Erschließungsstraßenbauten realisiert werden können. Die vorgeschlagenen baurechtlichen Instrumente sind zweckmäßig.



Schnitte zu Situation 1:5000

4. Preis

Dietrich Knepper, Andreas Lutz, Dübendorf

Zum Projekt:

Das Projekt sieht eine Ausweitung der Fußgängerzone über die Glatt mit Einbezug der Glattufer vor. Dieser Vorschlag ist in gestalterischer Hinsicht sehr zu begrüßen, obwohl er gewisse Nachteile für die Erschließung zur Folge hat. Andererseits wird die Fußgängerzone durch die Beibehaltung einer durchgehenden Usterstraße beschränkt. In architektonisch/städtebaulicher Hinsicht ist der Entwurf stark von speziellen Dachformen geprägt.

Die verschiedenen Nutzungen sind in vernünftigem Verhältnis und an sinnvoller Stelle vorhanden. Insbesondere ist der Wohnungsbau in ausreichendem Maße vorgesehen. Dies ergibt auch eine erwünschte Mischung der verschiedenen Nutzungen. Als Nachteil ist die Isolierung der Verwaltung vom Fußgängerbereich der Bahnhofstraße zu werten.

Die Erschließung ist rückwärtig von Hauptstraße und Fußgängerzone feingliedrig mit Spangen oder Stichstraßen gut dimensioniert. Die periphere Parkierung am Ring ist ansprechend gelöst.

Die Bus-Erschließung ist unvollständig und vermag nicht zu befriedigen.

Die Kreuzung der Fußgänger mit der Usterstraße ist nicht ausreichend und keinesfalls einladend.

Die Erschließung der Zentrums-Zone mit der neuen Waldmannstraße ist positiv, dabei kann der Ausbau der Meiershofstraße unterbleiben. Die Attraktivität für das Wohnen im Zentrum wird mit dieser Verkehrsführung erhöht. Damit kann die ganze Fußgängerzone realisiert werden; gleichzeitig muß die Beschränkung des Versorgungsverkehrs in der Fußgängerzone erfolgen. Die Feinerschließung ist nach Hochbauten-Prioritäten gut und einfach möglich.

Der Vorschlag für die erste Etappe mit dem Bau der Waldmannstraße ist realistisch und vernünftig. Spätere Erweiterungen nach Süden werden nicht ausgeschlossen.

Die zur Erhaltung vorgeschlagenen Altbauten führen in ihrer Verteilung zu einer guten Durchmischung mit Neubauten.

