Brache oder Utopia : für eine urbane Allmend auf dem Flugplatz Dübendorf

Autor(en): **Wolff, Richard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **99 (2012)**

Heft 4: **Commons**

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-349085

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Brache oder Utopia

Für eine urbane Allmend auf dem Flugplatz Dübendorf

Richard Wolff Die Auseinandersetzung um die Zukunft des grössten Entwicklungsgebiets im Kanton Zürich ist in vollem Gang. Noch während das Militär mit der Bewältigung des Rückzugs beschäftigt ist, bewerben sich Interessenten unterschiedlichster Schattierung um das Einfahren der Friedensdividende – eine Situation, die nach neuen Denkansätzen ruft.

Der Flugplatz Dübendorf ist doppelt so gross wie das Entwicklungsgebiet Zürich West und fünfmal so gross wie die umgenutzte Industriebrache in Neu-Oerlikon. Noch nie stand im Kanton Zürich ein so grosses Stück Land zur Disposition – Investorinnen, Think Tanks, Nationalräte, Dorfköniginnen, Architekten und Planerinnen stehen mit ihren Projekten in den Startlöchern. Bevor nun aber weitere Visionen entwickelt werden, lohnt sich ein Innehalten zwecks Reflexion. Schliesslich geht es hier nicht um eine x-beliebige Parzelle und einen weiteren 0815-Gestaltungsplan. Der Fall des Flughafen-Areals bietet sich an für eine Grundsatzdiskussion: Wie wollen wir in der Schweiz in Zukunft mit dem Boden umgehen und wer soll diese Frage entscheiden? Der Zeitpunkt und das Grundstück eignen sich zum Anstellen grundsätzlicher Überlegungen. Raumplanung und Siedlungsentwicklung sind in der Schweiz wieder brandaktuell. Im Januar 2011 hat der Bund das «Raumkonzept Schweiz» vorgestellt; der Kanton Zürich ist an der Totalrevision des kantonalen Richtplans; die Stadt Zürich diskutiert eine «Räumliche Entwicklungsstrategie», die für die nächsten Jahrzehnte gelten soll; und 2013 soll die Landschaftsinitiative zur Abstimmung kommen, welche die Baulandreserven für die nächsten zwanzig Jahre einfrieren möchte. Der haushälterische Umgang mit dem Boden, die Folgen der ungebremsten Zersiedelung und die Notwendigkeit der Verdichtung sind Themen, die mittlerweile auch die Öffentlichkeit bewegen.

In diesem gesellschaftspolitischen Umfeld birgt die Auseinandersetzung um die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf ein normensprengendes Potenzial. Um dieses aufzuzeigen, betrachten wir in der Folge die grösste potenzielle Brache der Schweiz als «urban Commons».

Das Recht auf Stadt

Henri Lefebvre hat 1968 den Begriff «Recht auf Stadt» («Le droit à la ville») in die Stadtforschung eingeführt. Entstanden als Schlachtruf der urbanen Revolten und emanzipatorischen Bewegungen der 1960er Jahre umfasst der Begriff verschiedene Dimensionen: das Recht auf Zugang und Zentralität, das Recht auf Differenz und das Recht auf die schöpferischen Überschüsse des Städtischen.

Das Recht auf Zugang und Zentralität leitet sich ab aus der Erfahrung eines Defizits, das nach dem Bau der Banlieues vor den Toren Paris' virulent wurde. In den monotonen Vorstädten war die Bevölkerung von grossen Teilen der städtischen Infrastruktur abgeschnitten. Hier gab es kaum Arbeitsplätze und nur mangelhafte Einkaufs-, Freizeit- und Bildungsangebote. Die Distanz zu den attraktiven Angeboten in der Innenstadt war gross, der Weg dorthin teuer. Bis heute richten sich Proteste der in der Peripherie lebenden Bewohner und Bewohnerinnen der grossen Städte gegen den mangelhaften Zugang zu den Annehmlichkeiten und Angeboten des Urbanen.

Verbunden mit dem Recht auf Zentralität ist das Recht auf Differenz. Die Stadt ist der Ort, an dem verschiedene Menschen mit verschiedenem Hintergund und unterschiedlichen Interessen zusammentreffen. Die Stadt bedeutet Konfrontation, aber auch Kreativität und Innovation. Schon im Mittelalter galt der Ruf «Stadtluft macht frei». Damals wie heute geht es darum, dass Menschen mit verschiedenen Ansichten, Aussehen und Wertvorstellungen – unter Wahrung des gegenseitigen Respekts – das gleiche Territorium benutzen, den gleichen Raum teilen dürfen.

Mit dem Recht auf die schöpferischen Überschüsse des Städtischen wird Teilhabe an dem in der Stadt produzierten – materiellen oder immateriellen – Mehrwert beansprucht, wobei dieser sowohl Geld als auch Prestige oder Beziehungen umfassen kann. Gerade dieses Recht hat im Zuge der gesellschaftlichen Veränderungen der letzten Jahrzehnte an Bedeutung gewonnen, ist doch die Stadt selbst zur Fabrik, zur eigentlichen Produktivitätsressource geworden.[1]

Gerechter Zugang

Das Recht auf Stadt ist nicht abstrakt. Ausgehend vom globalen Süden erschallt der Ruf nach «Recht auf Stadt» im letzten Jahrzehnt vermehrt und bringt die unterschiedlichen Forderungen zusammen. Stellvertretend sei hier nur auf den Wasseraufstand im bolivianischen Cochabamba im Jahr 2000 gegen die Privatisierung und massive Verteuerung der Wasserversorgung und auf die 2001 gegründete südafrikanische «Anti-Eviction Campaign» gegen die Vertreibung der Bevölkerung aus

[1] Michael Hardt, Antonio Negri, Empire – die neue Weltordnung, Campus Verlag, Frankfurt am Main, 2002.

Der Militärflugplatz Dübendorf im Zürcher Glatttal. – Bild: Flugdienst Schweizer Luftwaffe

den Townships Südafrikas verwiesen. Auch in den USA und Europa haben sich in den letzten Jahren verschiedenste Gruppen unter dem Label «Right to the City – Recht auf Stadt» zusammengeschlossen, um für mehr Gerechtigkeit und Mitsprache in den städtischen Räumen zu kämpfen.

Die Zunahme der Auseinandersetzungen um den städtischen Raum und die städtischen Ressourcen hat auch mit gesellschaftlichen Veränderungen der letzten Jahrzehnte zu tun. Neue Produktionsweisen haben sich herausgebildet, neue Gesellschaftsmodelle haben sich etabliert. Im Zuge der Globalisierung wetteifern ehrgeizige Stadtmanager um die Gunst und Steuerkraft der multinationalen Konzerne. Als wichtigster Faktor für die Ansiedlung neuer Betriebe hat sich die Lebensqualität für die von den Multis beschäftigten Angestellten, die so genannte «international Class» erwiesen. Dementsprechend werden die Stadtzentren der global Cities zu Arenen des globalen Einheitsgeschmacks ausgebaut. Wer von seiner Kaufkraft her nicht mithalten kann, wird verdrängt. Gentrifizierung und Segregation sind denn auch die fast unvermeidbaren Begleiter der Globalisierung der Städte. Die neuen urbanen Bewegungen richten sich gegen diese Entwicklung und fordern unter der Devise «fair Access» einen gerechten Zugang zu den städtischen Ressourcen, die Einlösung des Versprechens der Urbanität.

Zwar fehlen uns umfassende Modelle für die gemeinschaftliche Gestaltung von fair Access zur Stadt, doch deswegen muss nicht alles neu erfunden werden. Erfolgreiche Ansätze (zur gemeinschaftlichen Nutzung gesellschaftlicher Ressourcen) sind in Teilbereichen zahlreich vorhanden und erfolgreich erprobt. Was fehlt sind Gefässe und Strukturen, in denen die vorhandenen Methoden und Instrumente weiterentwickelt, rekombiniert und angereichert werden können, um schliesslich neue Ergebnisse, neue Lösungen für die urbane Frage anzubieten: «What is needed is self-organized and self-managed places.»[2]

Kollektiv und Partizipation

Nicht nur auf den Alpen, in Bauerndörfern und Wäldern funktionieren Allmenden und Korporationen. Auch in den Städten werden Wissen, Kräfte und Kapital gepoolt und demokratisch organisiert. Bekannt sind kollektive Formen des Wohneigentums. Vor allem in städtischen Gebieten haben sich Wohnbaugenossenschaften formiert, damit der Wohnraum von den Bewohnerinnen und Bewohnern gemeinsam genutzt und der Spekulation entzogen wird. Dass auch ganze Städte ihren Boden als Gemeinwesen besitzen und bewirtschaften können, zeigen Amsterdam oder Hongkong, wo die öffentliche Hand den allergrössten Teil des Bodens besitzt.

Eine umfassende Nutzung des städtischen Bodens im ursprünglichen Sinn der Allmend verlangt aber auch eine gemeinschaftliche (Be-)Planung. Davon kann bei uns noch keine Rede sein. Zwar besteht auf den kantonalen und kommunalen Ebenen das Recht, über Richtpläne sowie Bau- und Zonenordnungen abzustimmen, aber grundsätzliche Planungsfragen und -ziele werden generell nicht öffentlich diskutiert. Allerdings liegen auch im Planungsbereich erfolgreiche Beispiele mehr oder weniger weitreichender Partizipation vor. In King's Cross, London, wurde gezeigt, wie Dutzende von Quartiergruppen gemeinsam ein über sechzig Hektaren grosses Entwicklungsgebiet planen und entwickeln können. Partizipativ wurden auch alternative Forderungen für die Gestaltung des Lindenplatzes im Zürcher Stadtquartier Altstetten entwickelt.

Ein weiteres Element der gemeinschaftlichen Nutzung und Planung urbaner Ressourcen ist die partizipative Gestaltung des öffentlichen Haushalts. Porto Alegre hat 1989 als erste Stadt gezeigt, wie das Stadtbudget in öffentlichen Debatten gemeinsam gestaltet werden kann. Heute wird «participatory Budgeting» in über 1200 Städten weltweit angewendet.

Urban Commons für Dübendorf

Erste Ansätze für die gemeinschaftliche Aneignung und Nutzung des Flugplatzes Dübendorf sind vorhanden. Die 2011 lancierte Initiative «Denk-Allmend» versucht, die Auseinandersetzung mit der Zukunft dieser Brache zu öffnen und zu demokratisieren. Mit einer Reihe von Veranstaltungen und einem gross angelegten Ideenwettbewerb hat sie die Debatte bereits erfolgreich geöffnet.[3] Damit ist aber erst ein erster Schritt getan. Konsequenterweise muss nun auch über die Wege dis-

[2] Neil Brenner, Peter Marcuse, Margit Mayer (Hrsg.), Cities for People, Not for Profit: Critical Urban Theory and the Right to the City, Routledge, London, 2011.
[3] www.denkallmend.ch

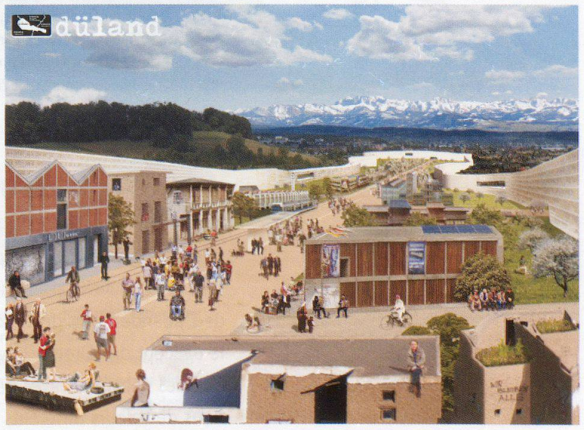
kutiert werden, auf denen Entscheidfindungsprozesse ablaufen sollen. Und welche Strukturen braucht es, damit diese Wege gefunden werden können?

Viele Elemente zur Gestaltung der urban Commons sind vorhanden. Entscheidend wird es sein, Verfahren zu entwickeln, die eine Rekombination mit demokratischen Mitteln herbeiführen. Dazu brauchet es vor allem einmal Zeit. Der Druck zur unmittelbaren Verwertung des Flugplatzes muss aus allen zukünftigen Diskussionen herausgenommen werden. Dann erst kann man sich mit folgenden drei Fragen beschäftigen.

Die erste grosse Frage, die zu lösen sein wird, ist die, ob es überhaupt auszuhalten ist, den Flugplatz so lange brach liegen zu lassen, bis man sich über das richtige Vorgehen geeinigt haben wird. Man kann sich die Fragen ausmalen, die auftauchen werden: Können wir es uns leisten, ein riesiges Stück Land brach liegen zu lassen? Wäre es offen für alle? Wer würde das Land unterhalten und pflegen? Was, wenn dies niemand täte? Wäre es dann schon bald ein Schandfleck? Würde es verwildern? Wen würde das stören? Würden Gefahren von dort ausgehen? Welche? Wie würde man sie bekämpfen?

Die zweite Frage wird sein, wer mitreden darf. Schon heute sind die Zuständigkeiten vielfältig: Besitzer des Flugplatzes ist der Bund. Soll Bern entscheiden, was im Glatttal passiert? Der Boden liegt auf dem Gebiet von drei Gemeinden. Sollen diese drei Gemeinden entscheiden? Wenn man die Gemeinde- und Stadtpräsidenten fragen würde, würden sie sicher ja sagen. Oberste Instanz für Planungsentscheide ist aber der Kanton. Betrachten wir den Flugplatz als Freifläche oder Reservezone des Grossraums Zürich, ist sogar die ganze Agglomeration zuständig.

Drittens gilt es die Verfahren und Gefässe zu definieren, innerhalb deren diesen Frage behandelt werden sollen. Gegenwärtig gibt es weder die Verfahren noch die Gefässe. Die sich konkurrenzierenden Gemeindepräsidenten, kantonalen und nationalen Politiker, Think Tanks, Planerinnen und Architekten beweisen es. Eine «Denkallmend» ist ein guter Ansatz, weil er die Definitionsmacht den Herrschenden und dem Expertendiskurs entreisst, oder dies zumindest versucht. Die «Denk-Allmend» muss aber noch offener werden.



Die Preisträger des Ideenwettbewerbs «Denk-Allmend Flugplatz Dübendorf», 2011
1. Preis: «Dübenholz», ARGE OPSYS, Boston (Pierre Bélanger) + Stephan Hausheer und Hana Disch Architekten, Zürich
2. Preis: «Ein Moment Klarheit», Thomas Friberg, Zürich
3. Preis: «Düland», Stefan Heinzer + Mathias Steiger Architekten, Winterthur

Dass dies ein sehr langer Prozess wird, ist wahrscheinlich. Angesichts der vielen ungelösten Fragen rund um die räumliche und soziale Entwicklung der Schweiz, dürfte dies aber auch ein enorm fruchtbarer Prozess werden. Er sollte mit allen geführt werden, die bereit sind, sich einzubringen. Warum nicht als landesweites Projekt, einer Art neuzeitlicher Landesausstellung unter dem Titel «Urbane Allmend Schweiz 2020»?

Vorläufig ist nur eines sicher: Der Flugplatz Dübendorf steht noch gar nicht zur Verfügung. Und das ist angesichts des konzeptlosen Gerangels der bisher bekannten Akteure wahrscheinlich auch gut so. Dieses Land ist eigentlich Utopia, der Nicht- oder Nirgends-Ort. Und trotzdem die Aufforderung: Setzen wir uns mit ihm auseinander. Als Luxusproblem und Luxusaufgabe. Aber nicht nur, sondern auch als Grundlagenforschung, die ohne konkretes Anwendungsziel in der Hoffnung erfolgt, neuartige Gewinne, Erfolge und Verbesserungen zu finden. Der konkrete Nutzen ist noch nicht definierbar. Aber die Prozesse, Strukturen und Regeln, die auf dem Weg dorthin möglicherweise neu entwickelt werden, könnten dringend benötigte Antworten hervorbringen. Nicht nur für den Flugplatz Dübendorf, für die ganze Schweiz.

Richard Wolff, Urbanist, geboren 1957, ist Mitbegründer des International Network for Urban Research and Action INURA und Mitinhaber des INURA Zürich Instituts für Stadtforschung. Er hat in Zürich und London studiert und an der ETH Zürich zum Thema Partizipative Planung und Kommunikative Vernunft promoviert. Er ist Dozent für Urban Strategies an der ZHAW in Winterthur und Gemeinderat der Stadt Zürich.

résumé **Friche ou Utopia** Pour un bien commun urbain à l'aérodrome de Dübendorf Des questions fondamentales d'accès et de participation se posent dans la planification de la nouvelle affectation de l'ancien aérodrome militaire de Dübendorf près de Zurich. Henri Lefebvre a forgé en 1968 le concept du «Droit à la ville» par lequel il entendait le fait que des personnes avec des points de vue et des représentations de valeurs différents puissent se partager un même espace. Le label «Right to the City» porte aujourd'hui une revendication semblable comme réaction à l'augmentation des conflits liés à l'espace et aux ressources urbains dans le cadre de gentrifications et ségrégations. De nouveaux mouvements urbains s'élèvent contre ce developpement et revendiquent un accès équitable («fair access») aux ressources urbaines, une matérialisation de la promesse de l'urbanité. Dans le cas de l'aérodrome de Dübendorf, il s'agit de discuter publiquement des questions et des objectifs de l'aménagement. L'initiative «Denk-Allmend» (espace public de réflexion), lancée en 2011, essaie d'ouvrir et de démocratiser le débat sur l'avenir de cette friche. Les discussions futures doivent être libérées de toute pression pour une utilisation immédiate du terrain de l'aérodrome. Trois questions sont d'importances: un moratoire de planification est-il réalisable politiquement? Qui pourra participer à la discussion? Quels seront les procédures qui rendront possible un processus démocratique? Ce processus devrait pouvoir être mené avec tous ceux qui sont prêts à s'y engager. Pourquoi pas sous la forme d'une sorte d'exposition nationale moderne intitulée «La Suisse en 2020: un bien commun urbain»?

summary **Waste land or Utopia?** For an urban commons on Dübendorf airfield The new plans for the site of the disused Dübendorf military airfield near Zurich raise certain fundamental questions about access and cooperation. In 1968 Henri Lefebvre coined the phrase "right to the city" by which he meant that people with different views and values should be allowed to share the same place. Currently the label "Right to the City" represents a reaction to the growing number of confrontations about urban space and urban resources that accompany gentrification and segregation. New urban movements oppose these developments, call for "fair access" to urban resources, and demand that the promise of urbanity should be honoured. In the case of Dübendorf airfield the goals and questions of planning must be publicly discussed. The initiative "Denk-Allmend", which was launched in 2011, is attempting to open up and democratise the discussion about the future of this disused site. The pressure to develop the airfield site immediately must be removed from all future discussions. Three questions are important: is a planning moratorium politically feasible in the first place? Who will be allowed to have a say? Within which kind of procedures will a democratic process be possible? This process should be conducted with all those who are prepared to become involved. Why not hold a new kind of national exhibition under the title "Urban Commons Switzerland 2020"? ■

Im Juni 2010 präsentierte die Zürcher Architektengruppe Krokodil erstmals ihre Pläne für eine städtische Verdichtung im Glatttal. Seither wurde das Projekt mehrmals überarbeitet und verfeinert. Die Gruppe geht davon aus, dass eine Glatttalstadt am Entstehen ist, die in 50 Jahren vom Flughafen Kloten bis nach Uster reicht. Innerhalb dieser Stadt liegt die Gemeinde Dübendorf an einer Schlüsselstelle. Insbesondere der Militärflugplatz Dübendorf befindet sich genau im Schwerpunkt der neuen Stadt am Schnittpunkt des Siedlungsrings um den Hardwald («Waldpark») und dem Siedlungsband in Richtung Uster. Aus dieser grossmasstäblichen Lesung heraus und im Rahmen der langfristigen Perspektive postuliert die Gruppe Krokodil daher für den Flugplatz die Rolle eines wichtigen Knotens, vielleicht sogar des Stadtzentrums. Es könnte also hier ein Stadtpark entstehen, an seinem Rand wäre eine sehr dichte Bebauung denkbar. Bild: Gruppe Krokodil