

2000 what? Klotener Berg und Swiss Valley

Autor(en): **Maas, Winy**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **136 (2010)**

Heft Dossier (~~Bau~~): **für die 2000-Watt-Gesellschaft**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-109581>

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.



2000 WHAT? KLOTENER BERG UND SWISS VALLEY

Den internationalen selektiven Projektwettbewerb für die Erweiterung des Flughafens Zürich hat das Team um Riken Yamamoto gewonnen. Parallel dazu lief eine Testplanung im Auftrag der Baudirektion des Kantons Zürich, der Stadt Kloten und der Flughafen Zürich AG, in deren Rahmen drei Teams nachhaltige Entwicklungsstrategien für das Stadtgebiet Kloten und den Flughafenkopf erarbeitet haben. Unter den Beteiligten war auch das Rotterdamer Architekturbüro MVRDV – Frontmann Winy Maas präsentiert seine provokative Vision.

AIRPORTCITYS

Flughäfen sind in den letzten Jahrzehnten zu Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung geworden. Das Wachstum hat jedoch Schattenseiten. Es kann zu einer Belastung für die Umgebung werden. Es verursacht Lärm und Verschmutzung und enorme Bautätigkeit, die die umliegenden Landschaften, Dörfer und Kleinstädte überwuchert. Andererseits bringt dieses Wachstum hohe wirtschaftliche Attraktivität, Jobs und Investitionen. Die Gemeinden profitieren von sehr guter Anbindung und insgesamt von einem Wohlstandsschub. Wie können jedoch die negativen Aspekte besser ausgeglichen werden? Wie können der Flughafen und die Umgebung harmonisiert werden, einander lieben? Wie kann ein «modus vivendi» gefunden werden, der Wachstum ermöglicht und gleichzeitig den Charakter der Umgebung bewahrt?

EIN NEUES KLOTEN

Dieser Gegensatz ist das Thema der Testplanung für Kloten und Umgebung. Eine kleine, relativ ruhige Stadt und der mächtige, geschäftige Nachbar: der nationale Flughafen der Schweiz. Wie wird das erforderliche Wachstum des Flughafens ermöglicht bei gleichzeitiger Schonung der ländlichen Qualitäten der Umgebung? Wie geht man mit den negativen Erscheinungen des Wachstums um? Schliesslich, wie kann Kloten von diesem wirtschaftlichen Potenzial profitieren? Kann es mehr sein als nur «Jobmaschine» für die Umgebung? Könnte durch Verbindung von Flughafen und der Stadt Kloten das wirtschaftliche Potenzial der bestehenden Stadtstruktur wachsen? Kann die Entwicklung so gestaltet werden, dass die Verkehrsbelastung für die Stadt reduziert wird? Und könnte diese Entwicklung genutzt werden, um (paradoxiertweise) der Natur mehr Raum zu geben und die Landschaft zu «reparieren»?

REGIONALE VERDICHTUNG

Obwohl im Glattal viele Projekte geplant oder in Bau sind, hat dieses Gebiet durch die Nähe zu Flughafen und Bahn zweifellos herausragende Attraktivität, regional und international. Entwicklungen in der Nachbarschaft zum Flughafen könnten die Wirtschaftskraft aufwerten und in der Folge, durch die Beschäftigungsentwicklung, die gesamte Umgebung. Das würde zu mehr Verdichtung und einer nachhaltigeren Strategie im Glattal beitragen. Dieses Potenzial sollte unter folgenden Aspekten untersucht werden.

GESCHICHTE

Die Entwicklung des Flughafens Zürich hatte seit ihrem Beginn im Jahr 1949 enorme Auswirkungen auf die ehemals landwirtschaftlich geprägte Landschaft der Umgebung. Sie wurde durchschnitten und zerteilt durch neue Infrastrukturen und Militärzonen und geschluckt durch Logistikseinrichtungen. Traditionelle ökologische und soziale Verbindungen wurden gekappt, der Wald teilweise fragmentiert. Kloten wurde dadurch von der Umgebung abgeschnitten und kehrt dem Flughafen gezwungenermassen den Rücken zu.

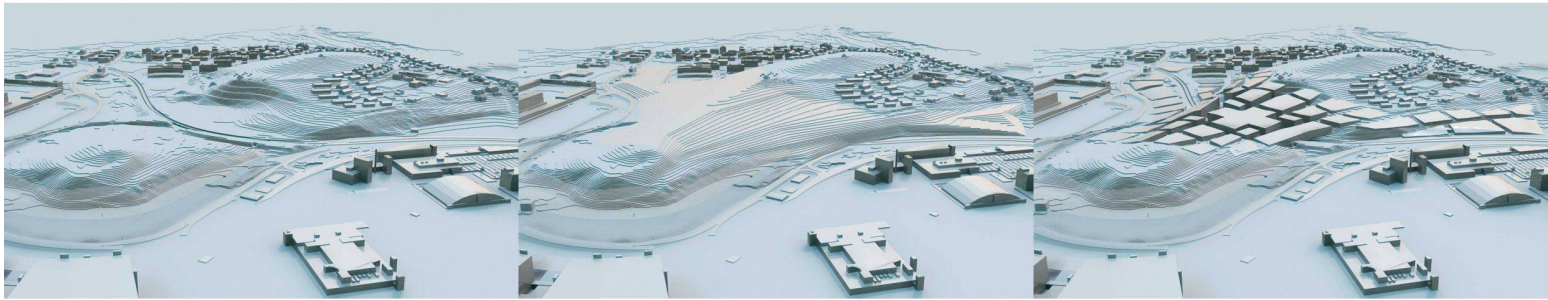
REPARATUR

Können die wechselseitigen Beziehungen wieder verstärkt werden, sodass die beiden gewissermassen getrennten Nachbarn mehr voneinander profitieren? Ist es vorstellbar, die wirtschaftliche Dynamik zu benutzen, um die Trennung zu überwinden? Das durch die Autobahn eingeschnittene Tal zwischen den zwei Hügeln (Butzenbüel und Holberg) ist der Kern der defizitären Verbindungen. Vielleicht kann das erforderliche Programm von Büros, Dienstleistungen, Parkplätzen, Betriebsgebäuden und Freizeit genutzt werden, um den Einschnitt zu reparieren und die Autobahn mit neuen Nutzungen zu überdecken. Sie könnten als Podest für neue Waldstücke dienen und so die verschwundene Natur zurückbringen. Verbindungen der Dächer durch neue Waldbrücken könnten die einstigen Verbindungen wiederherstellen.

DER WALD

Naturräumlich gesehen stellen Butzenbüel und Holberg die Fortsetzung einer Gletscher-Endmoräne dar, deren Hauptteil weitgehend vom Hardwald bestanden ist. Der Hardwald im Raum Kloten stellt seit mindestens 200 Jahren ein stabiles, dauerhaftes Landschaftselement dar, das trotz den radikalen Veränderungen in der Region unverändert erhalten blieb. Könnte der Wald auch für den Flughafen und die zugehörige Stadt ein prägendes Charakteristikum werden? Oder in «Bändern» bis zum Flughafen ausgedehnt und so stark wie möglich mit Flughafenfunktionen und urbanen Funktionen gemischt werden? So könnte sich der Flughafen Zürich von seinen internationalen Konkurrenten deutlich unterscheiden und sich gleichzeitig durch die kontinuierlichen Bänder in die Umgebung integrieren.





SCHNITTE

Im Moment hat der Wald zwei grosse trennende Einschnitte: erstens durch die Bahnlinie östlich des Zentrums von Kloten, zweitens durch die Autobahn zwischen Kloten und Flughafen. Waldbrücken könnten Landschafts- und Erholungsverbindungen herstellen nach dem Vorbild der historischen Landschaftsbrücken in Parks des 19. Jh., wie dem Central Park in NYC oder wie jüngere Beispiele der Landschaftsbrücken und Ecodukte über grosse Strassen in Europa.

LÖWENBRÜCKE

Der Bahneinschnitt im Zentrum Klotens in der Nähe des Bahnhofs wird überwunden durch einen oktopusförmigen Knoten aneinandergehängter Fussgängerbrücken, die die zwei Landschaftsteile Hardwald und Holberg ebenso verbinden wie das Südende der Bahnhofanlage mit den angrenzenden Strassen. Die Höhenunterschiede des Terrains helfen, die Brücke als natürliches, äusserst zugängliches Element erscheinen zu lassen. Die Mitte, wo alle Richtungen zusammenlaufen, wird ein wenig verbreitert, sodass ein erhöhter Platz entsteht, der die neue Verbindung zelebriert. Er könnte mit Bäumen bepflanzt werden und damit Teil der zu verbindenden Landschaft werden. Fast zufällig nimmt er die Form eines Löwen an, Klotens Wappentier.

Die Brücke schafft einen Anreiz, in der Umgebung dieser Plaza zu bauen und zu investieren. Auf freien Parzellen können urbane Funktionen angesiedelt und so dem Stadtzentrum ein neuer attraktiver Ort hinzugefügt werden. Das Projekt passt in die Bemühungen der Region, die Bahnhofgebiete zu verdichten und so die Benutzung des öffentlichen Transports zu fördern.

KLOTENER BERG UND SWISS VALLEY

Die zweite Zäsur, verursacht durch die Autobahn, hat ein Tal zwischen die zwei Hügel geschnitten. Für dieses Tal wurde ein «urban envelop» entwickelt, ein Volumen, das sich aus den Höhenbegrenzungen des Flughafengebietes, den Konturen und Formen der umgebenden Landschaft und den umgebenden Gebäuden ergibt.

FLEXIBILITÄT

Innerhalb dieses Volumens sind variable Funktionen und Dichten möglich, die zukünftig nachfrageabhängig untersucht und optimiert werden können. Das Spektrum reicht von raumintensiven Nutzungen wie Supermall, Eventhalle oder Hospital bis zu kleinmassstäblicheren Einheiten wie Büro-Clusters oder Unternehmen des Handels- und Dienstleistungssektors. Im vorliegenden Projekt wird die kleinmassstäbliche Variante näher behandelt, die einem phasierbaren Konzept entgegenkommt.

DER KLOTENER BERG

Das Volumen formt den ursprünglichen Hügel nach, die neuen Gebäude folgen dessen Konturen, sodass das fehlende Stück zwischen Butzenbühl und Holberg gefüllt wird. Auf die Dächer aller neuen Gebäude im Tal wird ein Stück Wald gepflanzt, sodass ein richtiger bewaldeter Hügel entsteht, der die ehemalige Landschaft wieder sichtbar macht. Durchlaufende Routen auf dieser Dach- und Landschaftsebene verbinden den Flughafen und Kloten mit der Umgebung – ein neues grünes Image für den Flughafen und ein grüner CO₂-Absorber für die Umgebung.

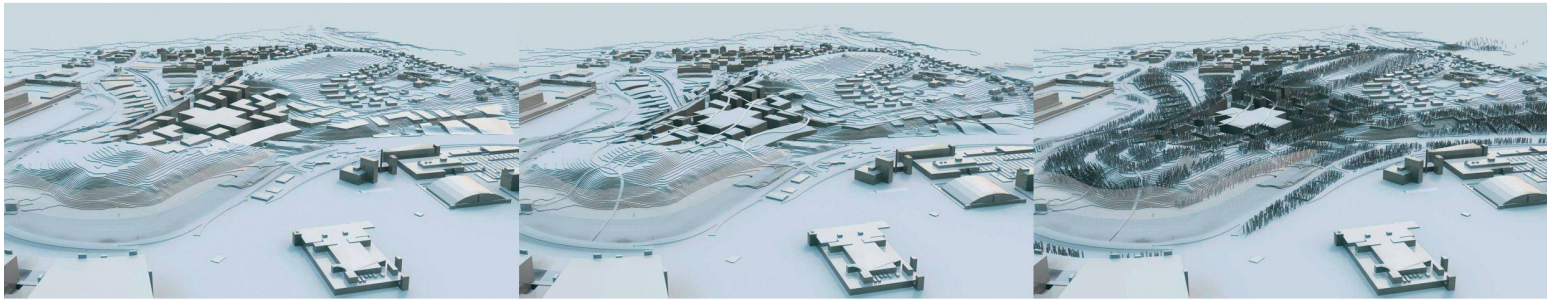
BRÜCKEN

Die Dächer der Gebäude werden mit Landschaftsbrücken verbunden und bilden so ein neues Netzwerk von Waldwegen vom Flughafen über den neuen Hügel bis zum Hardwald.

PARK-PROGRAMM

Um das Park- und Waldgebiet lebendig und attraktiv zu gestalten, werden in und entlang den Waldbändern Parknutzungen vorgeschlagen: Cafés und Gartenrestaurants, Sport und Fitness, Wellness und Gesundheit, ein Waldhotel, evt. Ausbildung. Wo die Einrichtungen wegen der Höhenbeschränkungen nicht hoch gebaut werden können, werden sie als Minitäler eingegraben.





DAS TAL

Das Tal kann besondere Qualitäten entwickeln. Vom höher gelegenen Landschaftsniveau her ist das Tal zu Fuss durch Treppenanlagen zu erreichen. Ebenso sind die Baufelder an den steilen Flanken der Hügel durch Treppen und Fusswege erschlossen. Im Zusammenhang mit der Umgebung wurde ein feinmaschiges Netz aus Strassen und Wegen entwickelt, die das Tal mit Kloten verbinden, ebenso wie mit dem Flughafen, der Autobahn und der Landschaft. Daraus leitet sich eine diversifizierte Parzellierung ab, die ideal ist für unterschiedliche Programme: Büros, kleines Gewerbe, Hallen für Logistik und Cargo, Parkiergebäude etc.

Zuschnitt und Orientierung dieser Baufelder folgen der Struktur der Waldbänder in der Umgebung, sodass die Dachlandschaft eine Fortsetzung der Waldbänder bildet.

Das Talgebiet ist für Fussgänger ausgerichtet. Die schmalen Strassen, die Treppen und Plätze bieten Schutz vor Lärm und extremem Wetter. Es kann eine Öko-Nische für spezielle Vegetation sein wie etwa Farne o.ä. Die Strassen erhalten einen feinen Bodenbelag, dem die Fassaden der Gebäude angepasst werden, sodass ein canyon-artiger Eindruck entsteht. Der Blick nach oben geht zu den Hügelflanken, durch überhängende Bäume in die Landschaft und zu Flugzeugen im Himmel über Kloten.

EVENTHALLE

Das Zentrum der Entwicklung wird für eine Sport- oder Eventhalle reserviert. Der Raum für Performance ist von Tribünen umgeben, sodass ein (Schweizer) Kreuz entsteht. Das Dach kann aus Glas sein, um das Kreuz auch nachts aus dem Flugzeug sichtbar zu machen. Vor der Realisierung kann es eine kreuzförmige Plaza im Zentrum des neuen Stadtteils bilden.

ERSCHLIESSUNG

Die neuen Nutzungen sind auf verschiedene Weise erreichbar: mit Auto und Bus von der Autobahn und durch Zugangsstrassen vom Flughafen und von Kloten; für Langsamverkehr vom Flughafen, von Kloten und vom Hardwald; per Tram über eine neue Schleife durch das Tal – vielleicht sogar in ferner Zukunft mit dem Zug.

AUTO

Zur Erschliessung des neuen Stadtteils wurde ein hierarchisches System entwickelt. Die A51 als überregionales Rückgrat wird optimiert, und die bestehenden Anschlüsse werden flächensparend umgestaltet. Als Haupteerschliessung dient eine beidseits der A51 angelegte Parallelstrasse, die über 4 Kreisel zu einem Loop verbunden ist, der die Parkhäuser und die Nutzungen des neuen Siedlungsteils erschliesst. Dadurch werden die Wege kurz gehalten.

STRASSENNETZ

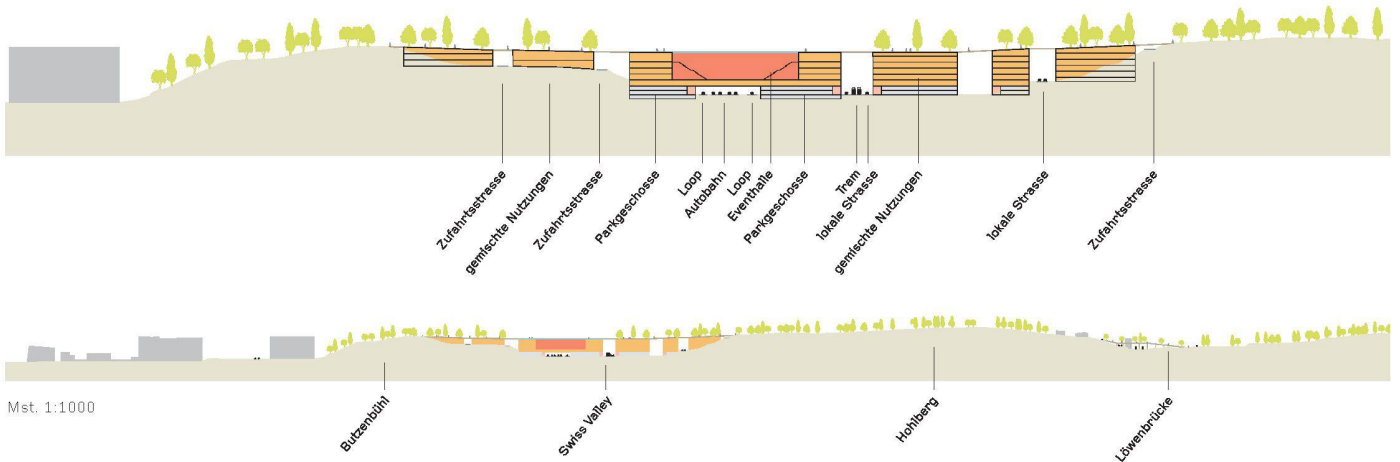
Die bebaubaren Flächen werden durch avenue-artige Strassen erschlossen, die den Flughafen und Kloten sowie die Stadtteile Klotens nördlich und südlich des Holbergs neu verbinden (Obstgarten/Zentrum und Taubenriet). So ist ausgehend von den Parallelstrassen eine feinmaschige Erschliessung für Autos, ÖV, Fahrräder und Fussgänger gewährleistet. Die Strassen erhalten ebenerdige städtische Funktionen und sind für niedrige Geschwindigkeiten entworfen. Dadurch soll Strassenleben stimuliert werden und die städtische Atmosphäre Klotens sich bis zum Flughafen fortsetzen.

PARKING

Es gibt zwei Arten von Parkplätzen. Die Parkplätze für Büros und Dienstleistungen sind in den Gebäuden untergebracht, in Erdgeschossen jedoch immer «eingerahmt» von anderen Funktionen, um urbane und lebendige Fassaden zu erhalten. Die Langzeitparkplätze befinden sich im Tal, wobei sie entweder in ein oder zwei Basisgeschossen platziert werden und einen Sockel für die neuen Entwicklungen bilden. Oder sie werden in zwei Parkiergebäuden angeordnet, die parallel zur Eventhalle die Autobahn überspannen. In beiden Fällen sind sie über die Parallelstrassen erreichbar und über die erweiterte Glattalbahn mit dem Flughafen verbunden.







BUSLINIEN

Über die neuen Strassen kann das Gebiet einfach in das bestehende System der Stadtbusse Klotens und der kantonalen Regionalbusse integriert werden.

TRAM

Die Flughafenlinie der Glattalbahn wird ab Wendeschleife beim General Aviation Center mit einem durch den neuen Stadtteil führenden Ast bis zur Werftstrasse ergänzt. Mit den neuen Haltestellen wird der neue Stadtteil mit öffentlichem Verkehr effizient erschlossen. Zudem entsteht ein flexibel nutzbarer «Airportloop», der, vergleichbar der Skymetro, einen direkten Anschluss des neuen Stadtteils an den Flughafen sicherstellt. Bei späterem Ausbau der Glattalbahn als Ringbahn (Hardwald) kann die Linie Richtung Kloten entlang des Altbachs fortgesetzt bzw. eine neue Linie an den Airportloop angeschlossen werden.

ZUG

Als zusätzliche Möglichkeit ist es denkbar, die jetzige Lage des unterirdischen IC-Bahnhofs ZH-Flughafen nach Osten zu erweitern. Dann würden beide Enden der Bahnsteige Erschliessungszwecken dienen: das südliche Ende für den Flughafen, das nördliche für das neu bebaute Tal. So liesse sich die Erreichbarkeit und damit das wirtschaftliche Potenzial der Ansiedlungen im Tal noch verbessern.

ETAPPIERUNG

Verschiedene Etappierungen sind vorstellbar. Eine Möglichkeit wäre, zuerst die Nord- und Südseite des Holbergs zu entwickeln und mit den entsprechenden Teilen der Stadt Kloten zu verbinden und erst danach das Zentrum des Tals mit Nutzungen zu füllen.

Eine andere Möglichkeit wäre eine Etappierung, die gleichzeitig mit den Entwicklungen von Unique am Butzenbüel beginnt, die Waldbänder ausgehend vom Hardwald in Richtung Flughafen zu entwickeln. Die in den Landschaftsbändern vorgesehenen Funktionen wie die Löwenbrücke mit Umgebung sowie die Freizeitprogramme des Waldes werden in dieser Phase begonnen. Ebenso wird in der ersten Phase die Infrastruktur optimiert und auf die künftigen Entwicklungen vorbereitet. In einer zweiten Phase (bis 2025) würde der Kernbereich des Tals entwickelt, mit

Parkgebäuden, Flughafenutzungen, zusätzlichen Nutzungen sowie dem Ausbau der Infrastruktur für MIV und ÖV-Erschliessung (Tram). Die hierauf folgenden Phasen, in denen die Hügel flanken entwickelt werden, wären hinsichtlich Reihenfolge, Zeitpunkt und Nutzung flexibel. Die zu ersetzenden Flughafenparkplätze werden in einem neuen Gebäude in Verlängerung der Parkhausachse innerhalb des SIL-Perimeters untergebracht. Diese Verlagerung der Flughafenparkplätze ist dadurch als eine eigene Phase zeitlich und räumlich von den anderen Phasen völlig unabhängig.

SIL-PERIMETER

Der rechtliche und nutzungsgebundene Status des Flughafengebietes wird im SIL-Perimeter festgehalten. Aktuell verläuft der Perimeter ungefähr in der Mitte des bestehenden Tals. Mit der neuen Entwicklung des Tals sind im Hinblick auf die zur Debatte stehenden Flächen verschiedene Entwicklungen des SIL-Perimeters denkbar. Eine Arrondierung der Grenze ist in verschiedenen Varianten denkbar. Der hier erbrachte Vorschlag zielt darauf ab, das neu zu entwickelnde Tal mit einem Sonderstatus zu sehen: eine neue

Planungseinheit, in der der Flughafen und die Stadt Kloten eine kooperative Planungshoheit ausüben. Eine juristische Studie könnte dies ausarbeiten.

(Im vorliegenden Projekt bedarf es keiner Anpassung des SIL-Perimeters. Der Talbereich, der u. a. die strittigen Flächen Holberg, Taubenriet und IBK umfasst, wird als eine neu zu definierende Sonderzone gesehen, in der auf Grund der verschiedenen Ebenen Mehrfachnutzungen möglich sind. So kann z. B. der Flächenbedarf für Flughafenfunktionen garantiert werden, auch wenn die erwähnten Gebiete nicht dem SIL-Perimeter zugeschlagen werden.)

ICON

Klotener Berg und Swiss Valley formen eine eigene neue Landschaft, die man bei der Ankunft in der Schweiz erlebt. Dadurch unterscheidet sich der Zürcher Flughafen deutlich von den Standardflughäfen überall auf der Welt mit ihren geschwungenen Dächern, Alu- und Glasfassaden etc. Es fügt der internationalen Flughafenatmosphäre ein lokales Element hinzu: einen Hügel, ein «pars pro toto» eines alpinen Landes.

