

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **96 (1978)**

Heft 38

PDF erstellt am: **18.10.2019**

Nutzungsbedingungen

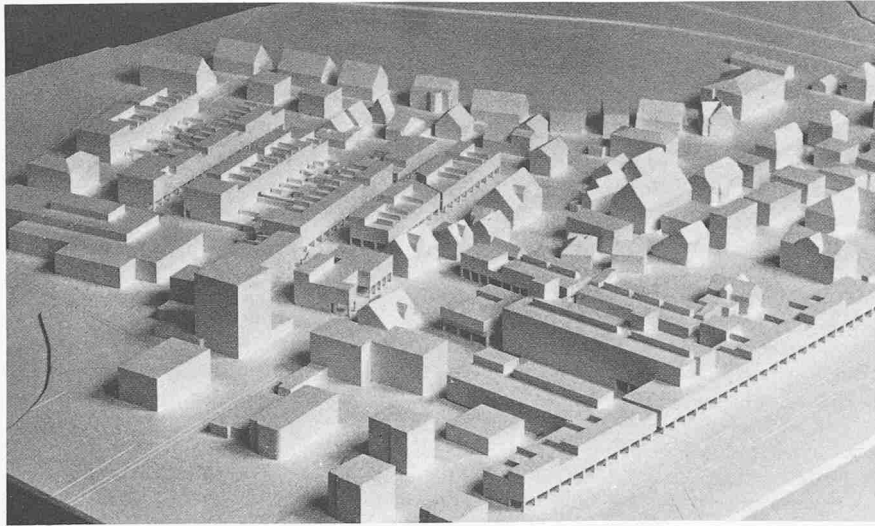
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

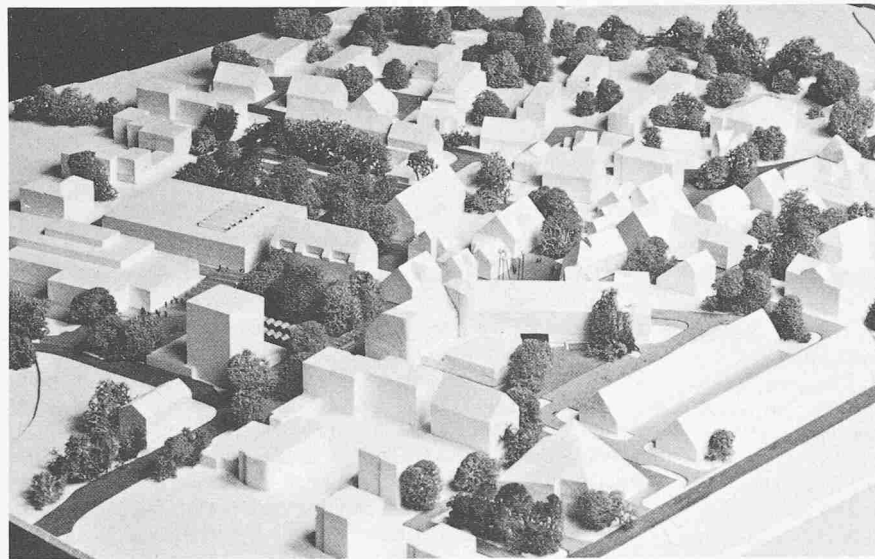
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

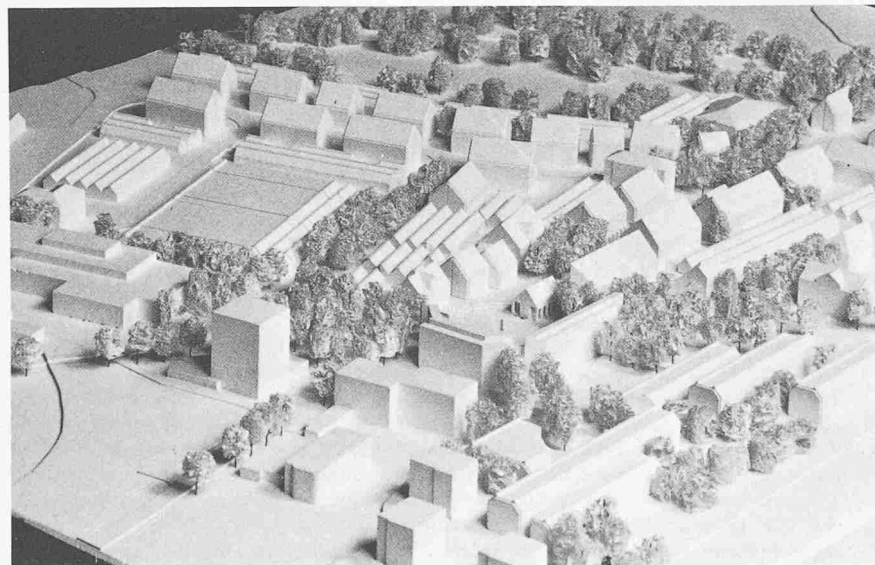
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



1. Preis (18000 Fr.) Dolf Schnebli und Partner, Zürich und Agno; E. Gisel, Zürich



2. Preis (15000 Fr.) Marti und Kast und Partner, Zürich; verantwortliche Teilhaber: Georg W. Schmid, Claude A. Ruedin



3. Preis (13000 Fr.) Prof. Ulrich J. Baumgartner, Winterthur; Mitarbeiter: Walter Ramseier, Arnold Trachsler; Verkehrsplanung: Johann van Dijk, Zürich

Ideenwettbewerb Bahnhofstrasse Dübendorf

Ergebnis in Heft 37, Seite 708

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Hervorzuheben ist die Idee der praktischen 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.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Projekt schlägt vor, die vorhandenen Bauten beidseits der Bahnhofstrasse und auf der Nordseite der Wallisellenstrasse weitgehend zu erhalten und Neubauten in ähnlichen Bauformen einzufügen. Es schafft feinsmassstäbliche Fussgängerachsen und -plätze. Die Nutzungsvorschläge beziehen geschickt vorhandene Ansätze ein und entsprechen den wahrscheinlichen Entwicklungsaussichten. Die Ladenflächen für Grossläden sind überdimensioniert. Im übrigen ist die vorgeschlagene Nutzungsdurchmischung ausgewogen. Der Saal ist gut plaziert. Die Südtangente wird zu weit weg verlegt. Die Verlegung würde zu wesentlicher Verkehrszunahme auf der Wallisellenstrasse/Strehlgasse führen. Die Auffindbarkeit der Bauten im Gebiet der Post ist wegen der erzwungenen Umwege unbefriedigend.

Die vorgeschlagene Form der Ortsbild-Erhaltung im Bereich Bahnhofstrasse/Wallisellenstrasse überzeugt. Die zwei unterschiedlich geformten Plätze beim Stadthaus und beim City-Center wirken ansprechend und massstäblich.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Projekt schafft eine zentrale Fussgängerachse (Bahnhofstrasse) mit klarem Abschluss im Bereich Kreuz. Mittels einer neuen Westtangente (anstelle eines Ausbaues der Meiershofstrasse) wird das Zentrumsgebiet 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 eingespannten Zentrumstangente im Westen ist zu begrüssen. Die Funktion des vom Busverkehr zerschnittenen «Spielplatzes» ist nicht klar.

Die vorgeschlagene bauliche Ergänzung der Bahnhofstrasse ist ansprechend. 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.