

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Band:** 33 (2020)  
**Heft:** [13]: Senn entwickelt

**Artikel:** Tor zur Stadt im Werden  
**Autor:** Hönig, Roderick  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-913610>

### **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**

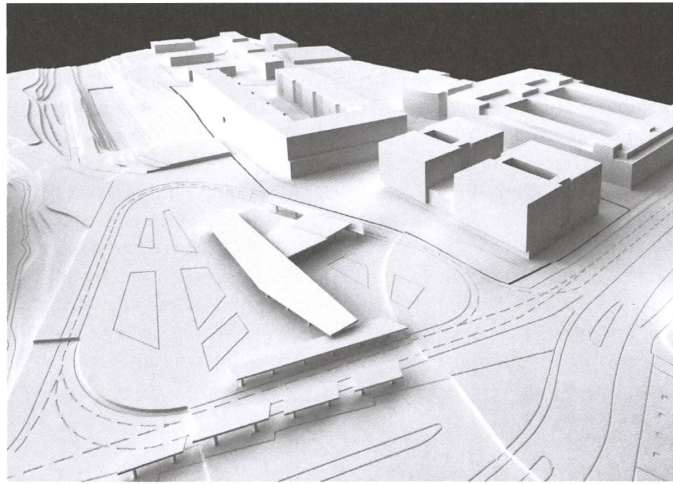
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 09.11.2024

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



Neben dem Bahnhof Stettbach wird Dübendorf zünftig urban.

Projekt im Massstab M

# Tor zur Stadt im Werden

**Zwei Grossbauten machen die Verkehrsdrehscheibe beim Bahnhof Zürich-Stettbach zum Stadtplatz. Dieser ist der Auftakt für das schnell wachsende Hochbord-Quartier in Dübendorf.**

Text: Roderick Hönig



Eine trichterförmige Passage mit Läden führt vom Bahnhof Stettbach ins Hochbord-Quartier. Visualisierung: Nightnurse Images



Der Stadtrand ist im Umbruch: Die Agglomerationen, Vorstädte, Dörfer und Landschaften wachsen zusammen. Oft beschleunigt durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs werden sie so Teil überregionaler städtischer Netzwerke. Ein besonders wirksamer Motor der urbanen Entwicklung im Kanton Zürich war und bleibt die S-Bahn. Ob ihr Gründervater, Regierungsrat Hans Künzi, die Rolle und Kraft der S-Bahn-Linien als Vorzeichner der urbanen Entwicklungsgebiete wohl ahnte?

Fakt ist: Ohne den S-Bahnhof Stettbach, der 1990 an der Stadtgrenze zwischen Zürich und Dübendorf unter der grünen Wiese eröffnet und oberirdisch 2012 an die Glattalbahn angeschlossen wurde, sähe heute das Gebiet rundherum ganz anders aus: Wohl wäre weder das in Gehdistanz entfernte, 24 Hektaren grosse Zwicky-Areal umgenutzt worden, noch würde der danebenliegende 100 Meter hohe Jabee-Wohnturm in den Himmel ragen. Und auch die zweitgrösste Eventhalle von Zürich, die Samsung-Hall, ebenfalls nur ein paar Schritte vom Bahnhof entfernt, würde hier wohl nicht stehen. Der Bahnhof machte wie kaum ein anderer im Kanton Zürich Karriere als Verkehrshub: 35 000 Personen steigen heute in Stettbach täglich ein und aus und pilgern in die Backoffices von Helsana, dem Unispital oder ins Lycée Français.

Die rechtliche Grundlage für den Aufschwung des 36 Hektaren umfassenden Gewerbe- und Industriegebiets neben dem Bahnhof Stettbach gab der kantonale Richtplan, der das Areal 1995 zum Zentrumsgebiet erklärte. Der Kanton hat damit die planerischen Weichen des Hochbord-Quartiers neu gestellt und so am westlichen Rand von Dübendorf eine beeindruckende Entwicklung angestossen. Der 2001 eingeleitete und 2012 genehmigte Quartierplan sowie die Umteilung in eine Zentrumszone haben 2017 die Grundlagen für ein durchmischtes Quartier mit einem Wohnanteil von rund 50 Prozent geschaffen. 1500 Wohneinheiten wurden seither im Fünfminutenradius des Bahnhofs projektiert oder sind bereits realisiert.

#### **Urbaner Auftakt**

Wie so oft in boomenden Siedlungsgebieten hinken das urbane Selbstverständnis und das Erscheinungsbild den effektiven Pendlerströmen und Zuzüglern hinterher. Besonders sichtbar wird das auf der Zürcher Seite des Bahnhofs Stettbach. Hier orientiert sich die 2017 fertiggestellte Genossenschaftswohnsiedlung Mattenhof mit Reiheneinfamilienhäusern und Vorgärten noch klar an der städtebaulichen Vergangenheit – dem klassischen Vorstadtidyll, das das Quartier Schwamendingen prägt. Die Überbauung markiert quasi das Ende der Stadt Zürich, indem sie sich durch eine Mauer und einen Grünstreifen vom Bahnhofplatz abgrenzt. «Am Bahnhof Stettbach treffen zwei Ausläufer von Gartenstädten aufeinander, doch es scheint, dass der Blick von Zürich auf diesen Stadtrand ein anderer ist als der von Dübendorf», sagt Reto Lorenzi, Leiter der Stadtplanung Dübendorf, schmunzelnd. «Wir Dübendorfer verstehen die Verkehrsplattform heute viel eher als urbanen Auftakt fürs Hochbord-Quartier, das am östlichen Rand der Stadt mit schnellen Schritten in die Höhe wächst.» Entsprechend war Dübendorf bei der Entwicklung des gut 17 000 Quadratmeter grossen Hoffnig-Areals direkt am Bahnhof wichtig, dass Städtebau, Architektur und auch Nutzungsmix einen prägnanten und städtischen Auftakt ins Quartier gewährleisten.

Das Gewinnerprojekt des Studienauftrags für das Filet-Grundstück unter zehn Büros, der 2015 durchgeführt wurde, besteht aus zwei mächtigen Stadtbausteinen. Sie bilden eine urbane östliche Platzfassade und machen aus der Verkehrsplattform endlich einen veritablen Bahnhof-

platz. Zwischen die beiden Häuser haben die siegreichen Architekten Meier Hug eine trichterförmige Passage mit Läden gelegt, die ins Quartier hineinführt. Das achtgeschossige Punkthaus mit einem Grossverteiler im Erdgeschoss und zwei Bürogeschossen darüber besetzt das Baufeld an der viel befahrenen Zürichstrasse. Aus seinem hohen Sockel wachsen vier Wohntürmchen, darin verteilt sind kleinere Wohneinheiten. Das Gebäude ist höher als das Wohnhaus daneben und betont so noch einmal seine Rolle als städtebaulicher Auftakt des Quartiers. Architektur und Städtebau rufen fast schon hörbar zur Genossenschaftssiedlung herüber: Hier hört die Stadt nicht auf, sondern hier beginnt sie!

«Der architektonische Ausdruck war bei dieser Projektentwicklung relativ spät ein Thema», stellt Architekt Marius Hug rückblickend fest. «Testplanungen sowie ein Bieterverfahren aufgrund eines Nutzungs- und Wirtschaftlichkeitskonzepts haben viel vorgespurt, trotzdem hat uns der Studienauftrag gereizt.» Es sei darum gegangen, für eine Brache, die nur sechs Bahnminuten vom Stadtzentrum Zürich entfernt liegt, eine neue urbane Logik und Adresse zu entwickeln, so Hug. Sie hätten deshalb länger am Städtebau als an den Wohntypologien gefeilt. Das hat sich insofern gelohnt, weil die Architekten das Projekt – vor allem das Punkthaus – nach dem Wettbewerb mehrfach umzeichnen mussten, da der Wohnanteil im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens anstieg. «Der Wettbewerb war hier vielmehr Start als Abschluss», so Hug. «Aber die längere Entwicklungsphase hat dem Projekt gutgetan.»

Heute unterscheiden sich die beiden Bauten klar in Nutzung, Form und Architektur: Das u-förmige Langhaus mit seinem ruhigen grünen Hof ist auf Familien ausgerichtet, da wird vornehmlich gewohnt. Der Bau bildet den neuen südlichen Abschluss Dübendorfs entlang des Bahneinschnitts. Von den oberen Stockwerken geht der Blick weit über die Stettbacher Allmend. Im Erdgeschoss entlang der Passage sollen vier rund 200 Quadratmeter grosse Gewerbeeinheiten für städtisches Leben sorgen.

Das Punkthaus am Bahnhofplatz ist höher, kommt in Architektur und Materialisierung urbaner daher und ist verschiedenartiger genutzt: Im Erdgeschoss ein Grossverteiler, darüber zwei Bürogeschosse. Daraus wachsen die vier Wohntürmchen, deren offene, loftartige Grundrisse Alleinwohnende und Paare ansprechen sollen. Beide Gebäude führen die bestehenden Baulinien an den Bahnhofplatz heran und die Pendler und Bewohner über die Passage im Versatz ins Quartier.

#### **Ertragsabhängiger Baurechtszins**

2013 erhielten Senn und die Anlagestiftung Turidomus den Zuschlag, um das Projekt zu entwickeln und zu realisieren. Sie hatten sich gemeinsam um das Baurecht beworben. Die Berechnung des Baurechtszinses basiert auf dem Basler Modell. Es bedeutet, dass Dübendorf als Eigentümerin des Grundstücks keine fixe, sondern eine ertragsabhängige Umsatzmiete bekommt. «Wir konnten die Stadt von diesem partnerschaftlichen Modell der Zinsgestaltung überzeugen», blickt der Immobilienspezialist Martin Hofer zurück. «Es führt dazu, dass beide Seiten ein grosses Interesse an einem guten Projekt haben, was für mehr Qualität und Verantwortung in der Entwicklung sorgt.» Hofer beriet Senn im Rahmen seiner damaligen Tätigkeit bei Wüest Partner und entwickelte das Nutzungskonzept und das Raumprogramm.

Zum Glück hat sich das Projekt auch in der Nutzungsverteilung entwickelt, die im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens noch angepasst werden konnte. Denn eine strikte Trennung von Wohnen und Arbeiten hätte →



## Wohnüberbauung Stettbach Mitte

Zürichstrasse / Am Stadtrand, Dübendorf

Bauherrschaft: Immobilien-Anlagestiftung Turidomus, Zürich; Anlagestiftung Pensimo, Zürich

Architektur: Meier Hug Architekten, Zürich

Auftragsart: Studienauftrag, 2015

Landschaftsarchitektur: Studio Vulkan, Zürich

Nutzfläche: 31100 m<sup>2</sup> (300 Mietwohnungen, 10300 m<sup>2</sup> Gewerbe)

Bauvolumen: ca. 200 000 m<sup>3</sup>

Investitionsvolumen: Fr. 160 Mio.

Fertigstellung: 2021 (Punkthaus), 2022 (Langhaus)

Rolle Senn:

Projektentwickler,  
Totalunternehmer



Das Hochbord-Quartier erstreckt sich vom Bahnhof Stettbach bis zum Zwicky-Areal.



→ bedeutet, dass es nach Büroschluss keinen Auftakt mehr zum Quartier gegeben hätte. Urbane Quartiere würden sich durch eine hohe Mischnutzung auszeichnen, am besten kleinteilig organisiert und ganztags, abends und auch am Wochenende belebt, schreibt dazu Joëlle Zimmerli. Die Soziologin hat für Senn ein Argumentarium für einen höheren Wohnanteil und eine Mischnutzung erarbeitet. Erst mit einem flexiblen Wohnflächenanteil von 50 bis 70 Prozent habe ein Ort gute Voraussetzungen, ein durchmischtes Quartier zu werden, weiss Zimmerli. Der Ergänzungsplan «Zentrumszone Hochbord» legt einen Wohnanteil von gesamthaft rund 50 Prozent fest. Für das Bau Feld beim Bahnhof waren allerdings nur maximal 40 Prozent vorgesehen. Damit hätte sich der Bau am Bahnhof in den Typus «reines Arbeitsquartier» eingereiht, wie Joëlle Zimmerli schreibt.

Die Stadt folgte den Argumenten, hob den maximalen Wohnanteil auf 50 Prozent an und erlaubte auch eine bessere Durchmischung des Punkthauses. Dübendorf hat damit aber nicht nur den Investoren einen Gefallen getan, sondern auch sich selbst. Denn ein hoher Wohnanteil und eine Mischnutzung sind wichtige Voraussetzungen für Urbanität. Diese herzustellen, ist die Aufgabe von allen Beteiligten – von Behörden, Entwicklern, Architektinnen und Städtebauern, das zeigt das Projekt. Auch auf der Ebene Gebäude: Jeder einzelne Stadtbaustein muss so gedacht, geplant und gebaut werden, dass er Orte und Gelegenheiten für Begegnungen zwischen Menschen schafft. Sie erst machen urbane Räume attraktiv, lebenswert und damit auch besser vermietbar. 2018 sind auf dem Areal die Bagger aufgefahren, 2021 ziehen die ersten Mieter ein. Dann wird sich zeigen, wie gut sich der urbane Mix bewährt. ●



Regelgeschoss



Erdgeschoss mit Umgebung