



ZH Dübendorf, Militärflugplatz, Schutzwürdigkeit

Gutachten vom 3. März 2015

Adressaten:

Regierungsrat Markus Kägi
Baudirektor des Kantons Zürich
Walcheplatz 2
Postfach
8090 Zürich

Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung
Archäologie und Denkmalpflege
Stettbachstrasse 7
8600 Dübendorf

Kopie an:

armasuisse Immobilien, Kompetenzzentren Natur- und Denkmalschutz
Bundesamt für Kultur BAK, Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege

Referenz/Aktenzeichen:

262.561-27

1. Anlass der Begutachtung

Mit Schreiben vom 23. September 2014 hat der Baudirektor des Kantons Zürich die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) informiert, dass auf dem Areal des Militärflugplatzes in Dübendorf ein Hubstandort des Nationalen Innovationsparks geplant ist und die EKD ersucht, ein Gutachten zur Schutzwürdigkeit der zum Militärflugplatz gehörigen Gebäude zu erstellen. Sofern es sich um Schutzobjekte handelt, sei zu klären, inwieweit diese ungeschmälert zu erhalten oder sonst wie zu schonen sind.

Ein grosser Teil der zum Militärflugplatz Dübendorf gehörenden Gebäude ist im Inventar der militärischen Hochbauten der Schweiz (HOBIM) als Schutzobjekte von kantonaler oder nationaler Bedeutung verzeichnet. Zahlreiche Bauten sind auch im Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte und archäologischen Denkmäler von überkommunaler Bedeutung des Kantons Zürich enthalten. Die Umsetzung des aus einer städtebaulichen Studie für den Innovationspark hervorgegangenen Siegerprojekts von Hosoya Schaefer Architects Zürich vom Juni 2014 bedingt den Abbruch einzelner und tangiert die Umgebung zahlreicher dieser Schutzobjekte.

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse, der planungsrechtlichen Vorgaben und des eigentlichen Vorhabens liegen verschiedene Bundesaufgaben gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG vom 1. Juli 1966; SR 451) vor. Das Gutachten der EKD wird in Beantwortung einer Voranfrage aufgrund von Art. 8 NHG abgegeben. Das Kommissionsmitglied Peter Baumgartner tritt für diese Begutachtung in den Ausstand.

2. Grundlagen der Begutachtung

Am 1. Dezember 2014 fand eine ganztägige Begehung einer Delegation der EKD in Anwesenheit von Vertreterinnen und Vertretern des Amts für Raumentwicklung des Kantons Zürich, Richt-/Nutzungsplanung sowie Archäologie und Denkmalpflege, statt. Zudem fand die ordentliche Kommissionssitzung vom 20. Februar 2015 auf dem Flugplatzareal statt, verbunden mit einem zweistündigen Rundgang. Der Kommission standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

Unterlagen

- Schreiben der Baudirektion des Kantons Zürich vom 23.09.2014 mit Beilagen 0-12
- Objektliste Schutzobjekte Militärflugplatz Dübendorf, Baudirektion Kanton Zürich, kantonale Denkmalpflege, Stand 18.06.2014

Rechtliche Grundlagen

- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG vom 1. Juli 1966; SR 451)
- Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich vom 7. September 1975; SR 700.1
- Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIFG vom 14. Dezember 2012; SR 420.1)

Weitere Grundlagen

- Historische Pläne und Abbildungen des Flugplatzes Dübendorf, zur Verfügung gestellt von der Fachstelle Archäologie und Denkmalpflege des Kantons Zürich
- Inventar der militärischen Hochbauten der Schweiz (HOBIM)
- Kantonale Denkmalpflege Zürich, Inventar der überkommunalen Schutzobjekte, Gesamtinventar Militärflugplatz Dübendorf, Typoskript 2003
- Leitsätze zur Denkmalpflege in der Schweiz, Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege, Zürich, Hochschulverlag, 2007
- Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege, Schutz der Umgebung von Denkmälern. Grundsatzpapier, Bern 2008
- Ernst Blaser + Partner, Aufbaukonzept für einen Schweizerischen Innovationspark, Studie genehmigt an der VDK-Versammlung vom 20.06.2013
- Kanton Zürich, Baudirektion, Städtebauliche Studie Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf, Pflichtenheft, Zürich 29.01.2014
- Regierungsrat des Kantons Zürich, 425. Innovationspark Zürich, Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates, Sitzung vom 02.04.2014
- Konferenz Kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren VDK, Umsetzungskonzept für einen Nationalen Innovationspark in der Schweiz, verabschiedet durch Plenarversammlung VDK am 26.06.2014 in Bern
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion, Städtebauliche Studie Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf, Schlussbericht August 2014
- Schweizerische Eidgenossenschaft, Grundsatzentscheid zu den Standorten des schweizerischen Innovationsparks, Medienmitteilung vom 03.09.2014
- Schweizerische Eidgenossenschaft, Dübendorf: Innovationspark und ziviles Flugfeld mit Bundesbasis, Medienmitteilung vom 03.09.2014
- Kanton Zürich, Baudirektion, Verfügung, Dübendorf / Wangen-Brüttisellen. Kantonaler Gestaltungsplan "Nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich" – öffentliche Auflage und Anhörung

gemäss § 7 PBG, Zürich, 16.01.2015 (umfasst Situationsplan 1:1'000, Vorschriften, Planungsbericht, Umweltverträglichkeitsbericht, Anhänge)

3. Ausgangslage

3.1. Hintergrund: Nationaler Innovationspark

Mit dem Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIFG) vom 14. Dezember 2012 wurde die rechtliche Grundlage für die Unterstützung eines Nationalen Innovationsparks durch den Bund geschaffen und die Errichtung eines Innovationsparks somit zum Gegenstand nationaler Innovationspolitik erklärt. Zu den unterstützenden Bundesmassnahmen nach Art. 32-34 FIFG für den Nationalen Innovationspark zählen unter anderen und unter Berücksichtigung bestimmter Voraussetzungen der Verkauf oder die Baurechtsabgabe geeigneter Grundstücke im Bundesbesitz.

Der Vollzug des FIFG liegt beim Bund, vornehmlich beim Departement Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF). Das WBF beauftragte die Konferenz der Kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren (VDK) mit Vereinbarung vom 29. April 2013 mit der Erstellung eines Umsetzungskonzepts, worin insbesondere auch die Standortkriterien zu definieren waren. Gestützt auf das FIFG, in dem explizit eine dezentrale Ausgestaltung und ein Nationaler Innovationspark verteilt auf mehrere Standorte definiert sind, soll der Nationale Innovationspark gemäss Umsetzungskonzept als ein Netzwerk von mehreren Standorten – von zwei Hubstandorten und mehreren Netzwerkstandorten – funktionieren. Im Juni 2013 hat die VDK die beiden Hubstandorte im Umfeld der beiden ETHs in Zürich und Lausanne aufgrund ihrer internationalen Ausstrahlung festgelegt. Für die Netzwerkstandortevaluati-on hat die VDK im November 2013 die Kantone zur Bewerbung eingeladen. Ende Juni 2014 haben die Kantone das Umsetzungskonzept des zukünftigen Nationalen Innovationsparks zuhanden des WBF verabschiedet und die Kandidaturdossiers dem WBF übergeben. Diese Grundlagen wurden vom Bundesrat am 3. September 2014 genehmigt. Die Weiterbearbeitung des Dossiers Nationaler Innovationspark auf Bundesebene erfolgt durch das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI), welches die Vorlage in eine Botschaft einarbeiten wird. Das Projekt Nationaler Innovationspark soll voraussichtlich Mitte 2015 in den Eidgenössischen Räten behandelt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen die Standortbewerber die planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen geregelt haben.

3.2. Projektentwicklung Nationaler Innovationspark Hubstandort Zürich-Dübendorf¹

Organisation

Obwohl die Hubstandorte de facto bereits zu einem frühen Zeitpunkt festgesetzt waren, mussten die Hubstandortkantone dennoch ein Bewerbungsdossier einreichen. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hatte mit Bezug auf das sich in der Beschliessungsphase befindende FIFG bereits am 6. Juni 2012 beschlossen, im Kanton Zürich einen Innovationspark am Standort Dübendorf zu errichten. Beim Nationalen Innovationspark Hubstandort Zürich-Dübendorf handelt es sich um ein direktionsübergreifendes Projekt unter der Federführung der Volkswirtschaftsdirektion. Das der Baudirektion angegliederte Amt für Raumentwicklung ist für den Projektteil Raumplanung – planungsrechtliche Grundlagen, die im Wesentlichen die Anpassung des kantonalen Richtplans, eine städtebauliche Studie und die Erarbeitung eines kantonalen Gestaltungsplans umfassen – verantwortlich. Die Projektleitung Raumplanung wird von einer Begleitgruppe, in der auch die kantonale Denkmalpflege

¹ Die Beschreibung des Projektes stützt sich auf den Planungsbericht zum kantonalen Gestaltungsplan.

vertreten ist, assistiert; zudem kann sie noch auf eine Gruppe ausgewählter Fachleute und Experten zurückgreifen.

Areal Militärplatz Dübendorf

Der Militärflugplatz Dübendorf ist mit einer Fläche von 230 ha die grösste strategische Landreserve im Eigentum des Bundes. Das gesamte Flugplatzareal liegt innerhalb der Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen, deren Siedlungsgebiete das Areal zu grossen Teilen umschliessen. Mit dem Stationierungskonzept 2005 hat die Armee festgelegt, dass der Flugplatz Dübendorf von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt wird. Anlässlich der Militär- und Zivilschutzdirektorenkonferenz der Kantone 2009 hat der Bundesrat eine Wiederaufnahme des militärischen Kampfjetbetriebs in Dübendorf endgültig ausgeschlossen. Gemäss dem Stationierungskonzept der Armee vom 25. November 2013 benötigt die Armee zukünftig auf dem Flugplatzareal Dübendorf neben den Kommando- und Führungseinrichtungen nur noch einen Heliport. Die Gebäude der Randbebauung innerhalb des Perimeters, insbesondere das Eingangs- und Unterrichtsgebäude – der so genannte Götterbogen – und der Bogenhangar, werden teilweise noch bis 2022 vom Militär genutzt. Die bestehenden Bauten, die nicht mehr für eine militärische Nutzung benötigt werden, sind bereits heute mehrheitlich durch Übergangsnutzungen belegt. Gemäss Regierungsratsbeschluss 1043/2013 sollen die Verträge nach 2016 nicht mehr verlängert werden. Eine Ausnahme bildet der Mietvertrag des Museums „Museum und historisches Material der Luftwaffe“ der gleichnamigen Stiftung (MHMLW), welcher erst im Jahr 2022 ausläuft. Am 3. September 2014 hat der Bundesrat entschieden, die Interessen Innovationspark, militärische und zivile Aviatik auf dem Areal des Militärflugplatzes Dübendorf parallel weiterzuverfolgen.

Städtebauliche Studie

In einem kooperativen Planungsverfahren in Form einer städtebaulichen Studie haben drei Teams die städtebaulichen, nutzungsbezogenen, freiräumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Nationalen Innovationsparks, Hubstandort Zürich, erarbeitet. Als zentrales Element für den öffentlichen Raum war dabei die neue Linienführung der Glattalbahn zu berücksichtigen. Als Sieger aus dem Verfahren ging das Team unter der Leitung von Hosoya Schaefer Architects Zürich hervor. Dieses wurde mit der Ausarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans beauftragt, der auf der städtebaulichen Studie basiert. Das erarbeitete Richtprojekt weist gemäss Schlussbericht zum Studienauftrag die Zweckmässigkeit und Machbarkeit der Grundidee eines Innovationsparks am Standort nach und illustriert die städtebaulich-architektonische Idee. Sie bildet damit die städtebauliche und inhaltliche Grundlage für den kantonalen Gestaltungsplan.

Kantonaler Gestaltungsplan

Auf dem Flugplatzareal Dübendorf ist eine Fläche von rund 70 ha für den Innovationspark Hubstandort Zürich vorgesehen. Der Bearbeitungsperimeter für den kantonalen Gestaltungsplan umfasst eine erste Etappe dieses Vorhabens. Er konzentriert sich auf den nord-westlichen Bereich dieses Gebietes und umfasst rund 37 ha einschliesslich der bestehenden Randbebauung. Auf diesem Perimeter kann ein erster Teilbereich des Nationalen Innovationsparks mit bis zu 450'000 m² Gesamtnutzfläche (GNF) und rund 8'600 Beschäftigten realisiert werden. Der kantonale Gestaltungsplan legt neben Baubereichen, Dichte, Art der Nutzung, Erschliessung und Freiraum auch gestalterische Vorgaben fest. Zudem sollen sich die neuen Bebauungsstrukturen des Innovationsparks mit den bestehenden denkmalgeschützten Bauten innerhalb des Bearbeitungsperimeters sowie dem angrenzenden Siedlungsgebiet verbinden. Dadurch soll die Entwicklung auch der historischen Bedeutung des Ortes als Wiege der Schweizer Luftfahrt gerecht werden. Im kantonalen Gestaltungsplan werden auch das Grundkonzept, die Lage und die Funktion der öffentlichen Freiräume festgesetzt. Mit diesen sollen einerseits zentrale Struktur- und Gestaltungselemente für das Gebiet geschaffen werden und andererseits Erholungsräume für den Innovationspark, aber auch für die regionale und lokale Bevölkerung. Der kantonale Gestaltungsplan liegt vom 23. Januar bis zum 23. März 2015 öffentlich auf.

Richtprojekthinhalte nach dem Projekt Hosoya Schaefer Architects

Für den neuen Innovationspark hat der so genannte Götterbogen eine eminente Bedeutung: Zum einen ist er als Haupteingang ausgebildet, somit adressbildend und Hintergrund für den zentralen Eingangsplatz. Zum anderen findet in diesem Bereich die Anbindung an die Glattalbahn statt, die künftig das Gebiet des Nationalen Innovationsparks durchqueren soll.

Die erste Etappe des dicht gefügten, in zwölf Baubereiche unterteilten Innovationsparks konzentriert sich im Nordwesten des Flugplatzareals und ist flugfeldseitig durch die Stichstrasse des „Parkways“ begrenzt. Der „Parkway“ dient sowohl der Erschliessung mit dem individuellen Privatverkehr als auch der Adressbildung. Unterschiedliche parkähnliche Freiflächen lockern die Bebauung auf, so das Puffergrün östlich der bestehenden Randbebauung der Flugplatzanlage von „Bogenpark“ und „Museumsmeile“, die nach Südosten ausgerichtete, der Startpiste der Flugzeuge folgende „Parkachse Säntis“ sowie der mit mindestens 4.2 ha grossflächige „Kernpark“, der den Übergang zwischen Innovationsparkareal und restlichem Flugfeld bildet. Die verschiedenen Freiräume reichen von weitläufigen Parkbereichen mit ruhigen Erholungsflächen bis hin zu kleinen Plätzen und möglichen Treffpunkten. Im Inneren des Areals liegt die „Innovation Mall“. Sie ist städtisch, dicht und als Fussgängerachse mit Allee und Tramtrassee ausgebildet. Die „Innovation Mall“ liegt in der Verlängerung der Wangenstrasse und bildet so den Anschluss an den Bahnhof Dübendorf. Diese Anbindung soll sicherstellen, dass der Innovationspark ein neuer Stadtteil von Dübendorf wird und kein abgeriegeltes Gelände bleibt, wie es der Militärflugplatz aus Sicherheitsgründen heute sein muss. Südlich der Innovation Mall liegt die „Innovation Industry“. Sie besteht aus grossen, zusammenhängenden Baubereichen im Massstab der städtischen Peripherie und bietet dadurch Platz für Grossfirmen. Nördlich der „Innovation Mall“ liegt das „Innovation Village“. Dies ist ein kleinräumiges, mit Wegen durchzogenes gewerbliches Gebiet. Die „Museumsmeile“ schliesslich erstreckt sich vom Eingangsgebäude in Richtung Bogenhangar entlang der Bestandsbauten des Rechwegs. Sie soll durch öffentliche Nutzungen und Events aktiviert werden.

Gemäss Gestaltungsplan sind die Bauhöhen präzise definiert. Die maximale Höhe beträgt durchschnittlich 460 m ü. M. bei einer bestehenden Bodenkote von 435 m ü. M., einzig im Baufeld J am östlichen Rand des Planungssperimeters sind Bauhöhen bis zu max. 515 m ü. M. erlaubt. Für einzelne im Situationsplan bezeichnete Baubereiche besteht die Wettbewerbspflicht, für die übrigen Bauten wird eine besonders gute Gestaltung verlangt.

Relevante planungsrechtliche Schritte

Das Projekt Nationaler Innovationspark Hubstandort Zürich-Dübendorf bedingt unter anderem eine Teilrevision des kantonalen Richtplans.² Weiter muss die Planung des Nationalen Innovationsparks mit dem Regionalen Raumordnungskonzept (Regio-ROK), dem Regionalen Richtplan Glattal, dem Agglomerationsprogramm, dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt des Bundes sowie dem Sachplan Militär des Bundes etc. koordiniert und abgeglichen werden.

Denkmalpflegerische Rahmenbedingungen

Die städtebauliche Einbettung in den bestehenden Kontext und namentlich die Auseinandersetzung mit den (denkmalpflegerischen) Schutzobjekten wurde im Pflichtenheft für die städtebauliche Studie als wichtige Aufgabe umschrieben. Für die Studie wurden den Teams Auszüge aus dem Inventar der militärischen Hochbauten (HOBIM) und dem Inventar der überkommunalen Schutzobjekte (kantonal) ausgehändigt. In den Vorschriften zum kantonalen Gestaltungsplan werden unter Art. 13 Abs. 1 die Auflagen bezüglich Schutzobjekte definiert.³ Und im Planungsbericht wird zum einen bereits auf dieser Stufe festgehalten, dass ein Verzicht auf Schutzmassnahmen beim Schutzobjekt

² Diese Anpassungen beziehen sich insbesondere auf das Kapitel „6.2.2 Gebietsplanung – Nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich“ und darin die Anpassung der Linienführung der Glattalbahn zur bestmöglichen Erschliessung des Nationalen Innovationsparks sowie die Definition der Projekt-Eckwerte.

³ Die Veränderung von Schutzobjekten sowie die Erstellung von Bauten in ihren Nahbereichen haben in Abstimmung mit der kantonalen Denkmalpflege zu erfolgen. Es ist auf die Verträglichkeit baulicher Massnahmen mit den Schutzobjekten zu achten (Vorschriften, S. 7).

Halle 1 notwendig sein wird⁴. Im Kapitel 2.12 wird erläutert, dass parallel zum Gestaltungsplanverfahren denkmalpflegerische Schutzabklärungen im Gang sind. Von besonderer Relevanz sind in diesem Zusammenhang wegen der Erschliessungsthematik die Abklärungen bezüglich Götterbogen, Soldatenhaus und Soldatenstube sowie Halle 1.⁵ Im Umweltverträglichkeitsbericht wird in Bezug auf die Kulturdenkmäler zusammenfassend festgehalten, dass die Umnutzung der bestehenden Gebäude zu einem Verlust der Lesbarkeit ihres Zwecks führe, ob dieser Umstand von rechtlichem Belang sei, könne erst nach Vorliegen der erweiterten Schutzabklärungen entschieden werden. Im UVB ist hinsichtlich Kulturdenkmäler klar von einer „bedeutenden Kulturlandschaft“ die Rede, nicht zuletzt auch, weil an den Projektperimeter eine archäologische Schutzzone grenzt. Für das Areal des Dübendorfer Militärflugplatzes ist kein Ensembleschutz festgelegt; auch figuriert es nicht im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS).

4. Beschreibung Areal und Gebäude

Es würde den Rahmen dieses Gutachtens sprengen, die rund 100-jährige Baugeschichte des Militärflugplatzes Dübendorf mit all seinen Bauten und Anlagen umfassend darzustellen und zu würdigen. Dennoch kann die gestellte Frage nach der Schutzwürdigkeit der zugehörigen Gebäude nicht isoliert von den historischen und städtebaulichen Zusammenhängen erörtert werden. Die folgende Betrachtung des Areals und der einzelnen Bauten erfolgt daher in knapper und zusammenfassender Form. Ausführliche Beschreibungen und Würdigungen der Gebäude und Anlagen bestehen in den eingangs genannten Inventaren von Bund und Kanton.

Der Flugplatz Dübendorf liegt in den Zürcher Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil auf dem Gebiet eines ehemaligen Rieds. Seine Anfänge gehen auf das Jahr 1910 zurück, als die Schweizerische Flugplatzgesellschaft gegründet und das Aerodrom Dübendorf errichtet wurde. Von den provisorischen hölzernen Hangars und Baracken der ersten Stunde sind keine mehr erhalten. Der Flugplatz diente bis zur Inbetriebnahme des Flughafens Zürich Kloten 1948 auch der zivilen Luftfahrt. Drei breite Pisten, die zusammen ein N bilden, dominieren heute die Freifläche. Die meisten der rund 30 Bauten stehen auf Dübendorfer Gemeindegebiet, die anderen auf dem Gebiet von Wangen-Brüttisellen. Der Hauptzugang befindet sich an der Ostseite der Einmündung des Reichswegs in die Wangenstrasse. Er führt als offene Durchfahrt durch das über gebogenem Grundriss errichtete Unterrichtsgebäude von 1939/40, den so genannten Götterbogen. Auf beiden Seiten schliesst sich eine lange Reihe freistehender Betriebsgebäude an.

Im Folgenden werden die wichtigen zum Militärflugplatz gehörenden Bauten in der chronologischen Reihenfolge ihrer Entstehung aufgeführt und beschrieben. Die in Klammern gesetzte Nummerierung entstammt der Liste der Schutzobjekte des Militärflugplatzes Dübendorf der kantonalen Denkmalpflege Zürich. Objekte ohne Nummer sind darin nicht aufgeführt.

⁴ Planungsbericht, Kap. 2.10.2, S. 15.

⁵ Die bestehenden Bauten der Randbebauung, der Kontrollturm und zwei Bauten an der Wangenstrasse (Soldatenhaus und Soldatenstube) sind in unterschiedlichen Inventaren und in verschiedenen Kategorien erfasst. Erste Schutzabklärungen sind derzeit im Rahmen der Sicherstellung der Erschliessung des Innovationsparks beauftragt. Insbesondere wird bei diesen ersten Abklärungen zu prüfen sein, ob Teile des Götterbogens oder auch der gegenüberliegenden Bauten (Soldatenhaus und Soldatenstube) abgebrochen werden können, um die Glattalbahn in einer möglichst direkten Variante oder in einer zweiten städtebaulich und verkehrlich vom Richtprojekt stark abweichenden Variante über eine Kurve ins Gebiet führen zu können. Darüber hinaus ist zu klären, ob für den Bau des Knotens Parkway die Halle 1 abgebrochen werden kann. Die Abklärungen werden parallel zum kantonalen Gestaltungsplanverfahren durchgeführt. Die entsprechenden Gutachten bei der Kantonalen Denkmalpflegekommission (KDK), der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) und der Natur- und Heimatschutzkommission (NHK) wurden im Oktober 2014 beauftragt. Der kantonale Entscheid für den Verzicht auf Schutzmassnahmen wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2015 vorliegen. Das im Entwurf vorliegende Gutachten der Denkmalschutzkommission des Kantons Zürich weist darauf hin, dass der gesamte Gürtel des heutigen Flugplatzareals als Ensemble Schutzcharakter aufweist. Es wird in Aussicht gestellt, dass für einen Abbruch der Halle 1 Hand geboten werden kann (Planungsbericht, Kap. 2.12, S. 10).

Ehem. Restaurant „zum Flugfeld“, Wangenstrasse 59, erbaut 1910

Typisches Ausflugsrestaurant mit grossen Sälen, Veranden beziehungsweise Lauben in ländlicher Architektursprache, wie sie um 1900 an vielen Orten entstanden. Bemerkenswert ist vor allem die Tatsache, dass hier ein Ausflugsrestaurant nicht an landschaftlich hervorragender Stelle erbaut wurde, sondern mit Aussicht auf eine verkehrstechnische Neuerung. Früher Vorläufer der Flughafen-restaurants, 1990/91 tief greifend umgebaut.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: nicht aufgenommen
- HOBIM: nicht aufgenommen

Halle 6 / Werkstattgebäude 2, Vers.-Nr. GVZ 19100243 (Nr. 16), erbaut 1916

Ältester noch am originalen Standort stehender Hangar der Schweiz, erstellt in Massivbauweise. Die vier parallelen Quergiebel erinnern an die aneinander gebauten, scheunenartigen Hangars der Frühzeit und dienen der guten Belichtung des Innenraums. Trotz spätklassizistisch anmutender Details im Bereich der Vordächer wirkt das Gebäude durch die strikte Reduktion auf die wesentlichen Elemente ausserordentlich modern für seine Errichtungszeit.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: nicht aufgenommen

Fliegerdenkmal (Nr. 11), errichtet 1916

Denkmal zu Ehren abgestürzter Flieger. Der hohe Steinpfeiler mit Inschrift trägt die Skulptur eines Adlers. Schönes und seltenes Beispiel des Neuklassizismus. Dieser Typus eines monumentalisierten Grabmals ist für seine Entstehungszeit sehr modern. Bildhauer Friedrich E. Oboussier, Aarau.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: nicht aufgenommen

Ehem. Soldatenstube / Afet Gebäude 2, Vers.-Nr. GVZ 19100972 (Nr. 7), erbaut 1917

Dieses auch Soldatenheim genannte Gebäude wurde vom Schweizerischen Verband Soldatenwohl (später Volksdienst) als Soldatenunterkunft erstellt und betrieben. Es handelt es sich um eine schlichte, eventuell standardisierte Holzbaracke, die mit kleinem Aufwand in ein charaktervolles Gebäude verwandelt wurde. Hervorragender Zeuge für die Holzarchitektur des Romantischen Heimatstils. Vermutlich ist im Kanton Zürich kein vergleichbares Gebäude erhalten.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung regional

Ehem. Montagehalle / Elektronikgebäude, Vers.-Nr. GVZ 19100438 (Nr. 17), erbaut 1917-19, umgebaut 1924

Der ehemals ländlich wirkende Heimatstilbau mit bewegter Silhouette wurde 1924 stark vergrössert und zu einem spätklassizistisch anmutenden Baukörper umgestaltet. Seine Architektursprache orientiert sich am benachbarten Bogenhangar mit seinen seitlichen Werkstatttrakten von 1922/23 (Nr. 9). Durch diese Angleichung des architektonischen Ausdrucks wurde eine einheitlichere Wirkung der Flugplatzbauten erreicht.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung lokal

Halle 5 / Motorfahrzeuge, Vers.-Nr. GVZ 19100483 (Nr. 19), erbaut 1918

Das in Massivbauweise erstellte Gebäude gehört zusammen mit Halle 6 (Nr. 16) zu den ältesten noch bestehenden Hangars der Schweiz. Es wurde nichts hinzugefügt, was nicht durch die Konstruktion oder die Nutzung bedingt wäre. Diese bemerkenswerte Strenge lässt fast schon an die Prinzipien des Neuen Bauens denken und tritt bei anderen Bauten erst später auf. Architekten Fietz & Leuthold, Zürich, und B. Zéllig, Arbon.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung regional

Halle 1 / Hangar, Vers.-Nr. GVZ 19100951 (Nr. 21), erbaut 1922

Älteste der sechs bis 1925 nach neuer Konstruktionsart erstellten Hallen (1, 2, 3, 4, 7 und 8). Diese stammen mit grosser Wahrscheinlichkeit aus der Kriegsliquidation des Fliegerhorstes Fürth-Atzenhof (Mittelfranken, Bayern) gemäss Versailler Vertrag, dürften also ursprünglich aus den 1910er Jahren stammen. Vier davon (Nr. 2, 3, 7, 8) sind je 120 m lang, die übrigen zwei (Nr. 1, 4) je 60 m. Halle 1 ist die einzige vom Typ „Schütte-Lanz“. Das Unternehmen Schütte-Lanz war ab 1909 in Mannheim im Luftschiffbau tätig.

Drei Massivmauern werden durch ein Eisenfachwerk verbunden, auf dem die leicht ansteigende Dachfläche ruht. Die dem Flugfeld zugewandte Längsseite besteht nur aus wenigen Stahlstützen, den Schiebetoren und dem Oberlichtband. Diese äusserst moderne Konstruktionsweise erlaubte unter minimalem Aufwand die Bildung von grossen, stützenfreien Hallen. Fassadenmauern verputzt, Ostfassade 1994 mit Trapezblech verkleidet.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung regional

Halle 8 / Hangar, Vers.-Nr. GVZ 19100960 (Nr. 14), erbaut 1922-23

Halle aus Kriegsliquidation vom Typ „Mathéz“, wie Hallen 2, 3, 4 und 7. Fassadenmauern verputzt.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung regional

Werkstattgebäude / Bogenhangar, Vers.-Nr. GVZ 19100965 (Nr. 9), erbaut 1922-23

Zweigeschossiger Massivbau, der aus zwei lang gestreckten symmetrischen Seitenflügeln und einem mit einer imposanten Segmenttonne überwölbten Mittelbau besteht. Diese ehemalige Montagehalle stellt in konstruktionstechnischer wie formaler Hinsicht ein einzigartiges Bauwerk dar. Sie gehört zu den Pionierbauten mit Eisenbetonkonstruktionen in der Schweiz, bei welchen stützenlose Innenräume mit sehr grossen Spannweiten erreicht werden konnten. Ingenieurbüros Zehntner & Brenneisen, Zürich.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal, unter Schutz gestellt mit RRB 5113/1979
- HOBIM: Einstufung national

Halle 2-3 / Hangar, Vers.-Nr. GVZ 19101012 (Nr. 22), erbaut 1925

Hallen aus Kriegsliquidation vom Typ „Mathéz“, wie Hallen 4, 7 und 8. Fassadenmauern verputzt.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung regional

Halle 4 / Feuerwehr, Vers.-Nr. GVZ 19100490 (Nr. 20), erbaut 1925

Halle aus Kriegsliquidation vom Typ „Mathéz“, wie Hallen 2, 3, 7 und 8. Fassadenmauern verputzt.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung regional

Kantinengebäude und Garagengebäude zwischen den Hallen 3 und 4, erbaut 1925

Zweigeschossiges Kantinengebäude und eingeschossiges Garagengebäude in Massivbauweise. Im ehemaligen Speisesaal naive Wandmalereien mit soldatischen Szenen aus der Bauzeit.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: nicht aufgenommen
- HOBIM: nicht aufgenommen

Halle 7 / Hangar, Vers.-Nr. GVZ 19100202 (Nr. 15), erbaut 1925

Halle aus Kriegsliquidation vom Typ „Mathéz“, wie Hallen 2, 3, 4 und 8. Fassadenmauern verputzt. Eindrückliche Front mit bauzeitlichen Segmentschiebetoren.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung regional

Ehem. Bauernhaus / Wohnhaus, Wangen-Brüttisellen, Vers.-Nr. GVZ 20000511 (Nr. 26), erbaut 1926

Traditionelles Bauernhaus in Riegelbauweise und zeittypischem Heimatstil.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: nicht aufgenommen

Ehem. Soldatenhaus / Afet Gebäude 1, Vers.-Nr. GVZ 19101072 (Nr. 8), erbaut 1926

Neben der Soldatenstube (Nr. 7) wohl als deren Ersatz oder Erweiterung erbautes Soldatenhaus, möglicherweise auch als Offiziersunterkunft genutzt. Das eher konventionelle Gebäude ist einem späten Neubarock verpflichtet. Es folgt dem Typus eines repräsentativen Wohnhauses, wie es in den Villenquartieren der 1920er Jahre häufig zu finden ist.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung lokal

Ehem. Swissair Aufnahmegebäude, Wangen-Brüttisellen, Vers.-Nr. GVZ 20000522 (Nr. 24), erbaut 1931-32

Aufnahmegebäude des Zivilflugplatzes Wangen, nachdem bis dahin schlichte Holzbaracken sowohl der Abfertigung der Passagiere als auch der Verwaltung dienten. Mit dem Flachdach, den schmucklosen Fassaden und der Gliederung der beiden Funktionen Aufnahmegebäude und Restaurant in separaten Bauvolumen ist es ein typischer, auch im Inneren sorgfältig gestalteter Vertreter der Neuen Sachlichkeit. Architekten K. Kündig & H. Oetiker, Zürich. Der Abbruch der Restaurantterrasse aufgrund der Errichtung des direkt angrenzenden militärischen Gebäudes ist zwar bedauerlich, hat aber auf die Bedeutung des Baus keinen Einfluss.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung national

Halle 10-12 / Hangar, Wangen-Brüttisellen, Vers.-Nr. GVZ 20000521 (Nr. 23), erbaut 1931-32

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Zivilflugplatzes neu erstellte, miteinander verbundene Hangare für Verkehrsflugzeuge. Gleicher Konstruktionstyp mit Fachwerkträgern wie die 1922-25 erbauten Hallen 1, 2, 3, 4, 7 und 8, jedoch in abgeänderter Form. Technisches Bauwerk von imposanter Grösse in streng sachlicher Architektursprache.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung lokal

Halle 13 / Hangar für Sportflugzeuge, Wangen-Brüttisellen, Vers.-Nr. GVZ 20000524 (Nr. 25), erbaut 1931-32

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Zivilflugplatzes erstellter niedriger Hangar für Sportflugzeuge, mit integrierten Fahrzeuggaragen. Architekten K. Kündig & H. Oetiker Zürich.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: nicht aufgenommen

Kegel-Bunker 1, 2 und 3 (Nr. 4, 5 und 6), erbaut 1939 (Bunker 3 nicht datiert)

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal

Erdhügel-Bunker (Nr. 1, 2 und 3), nicht datiert

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal

Eingangs- / Unterrichtsgebäude, Vers.-Nr. GVZ 19100442 (Nr. 10), erbaut 1939-40

Die ehemalige Offiziers- und Aspirantenkaserne mit Unterrichtsgebäude dient seit ihrer Erstellung als Eingangsgebäude des Militärflugplatzes. Der gebogene, zweigeschossige Bau erinnert trotz seiner Sachlichkeit bereits an die Bauten der Schweizerischen Landesausstellung von 1939 und kann somit dem Landstil zugeordnet werden. Architekt Fritz Metzger, Zürich.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung national

Wandbild (Nr. 12) im Durchfahrtsbereich des Eingangs- / Unterrichtsgebäudes, entstanden 1941

Gemälde „Krieg und Friede“ in Wasserglastechnik. Künstler Karl Hügin, Bassersdorf. Die zwei dargestellten männlichen Figuren führten zum Übernamen „Götterbogen“.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal, unter Schutz gestellt mit RRB 5113/1979

Kontrollturm / Startpavillon, Vers.-Nr. GVZ 19100468 (Nr. 18), erbaut 1940

Der Startpavillon entstand als nachträglicher Erweiterungsbau zum Eingangs- / Unterrichtsgebäude (Nr. 10), um die Unterbringung einer Funkpeilanlage mit einem für den Flugbetrieb notwendigen Starthaus zu kombinieren. Aufgrund seiner markanten Erscheinung und prominenten Lage wird der Rundbau als Wahrzeichen des Flugplatzes Dübendorf wahrgenommen. Architekt Fritz Metzger, Zürich.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung national

Museumshalle, Vers.-Nr. GVZ 19100693 (Nr. 13), erbaut 1987-88

Der Erweiterungsbau zum Flugmuseum Dübendorf ist eine Betonschalenskonstruktion des Ingenieurs Heinz Isler, Burgdorf. Dieser wurde mit seinen dünnwandigen, allseitig gekrümmten Schalen aus Stahlbeton bekannt, die als Dächer dienen.

- Inventar kantonale Denkmalpflege: Einstufung kantonal
- HOBIM: Einstufung regional

5. Historische Bedeutung des Flugplatzes Dübendorf

Der Flugplatz Dübendorf besitzt aus drei Gründen eine hohe historische Bedeutung. Erstens gehört er zu den ältesten noch bestehenden Flugplätzen der Schweiz. In den Jahren 1909 und 1910 wurden an verschiedenen Orten Flugplätze angelegt. Jene in Bern, Luzern und Lugano wurden aber bald wieder aufgehoben. Auch der erste Flugplatz des Flugpioniers Walter Mittelholzer in Schwamendingen und der Startplatz der AD Astra am Zürichhorn existieren nicht mehr. Obwohl der Bestand des Dübendorfer Flugplatzes immer wieder gefährdet war, blieb er bis heute bestehen.

Zweitens bildete der Flugplatz Dübendorf-Wangen bis 1948 das wichtigste Flugzentrum der Schweiz. Als 1914 der Bund das Areal als Militärflugplatz erwarb, übersiedelte die neu gegründete Fliegertruppe vom Berner Beundenfeld nach Dübendorf. Hier entstanden somit sowohl ein neuer Waffenplatz als auch das Zentrum des schweizerischen Militärflugwesens, das nicht nur im Ersten sondern vor allem im Zweiten Weltkrieg eine hohe militärische Bedeutung erlangte. Zudem wurde der Flugplatz schon zwei Jahre nach dem Ersten Weltkrieg zum „Zivil-Zollflugplatz 1. Klasse“ ernannt und diente der wichtigsten Zivilfluggesellschaft der Schweiz, der Ad Astra-Aero, als „Heimflugplatz“. Ab 1922 starteten von hier die ersten internationalen Linienflüge, und sowohl die Stadt Zürich als auch der Kanton begannen, sich finanziell und materiell an der neuen Verkehrsart zu beteiligen. Als sich 1931 die Ad Astra-Aero mit der Balair zusammenschloss und die Swissair entstand, begann ein legendäres Zeitalter der Schweizer Luftfahrt – mit Zentrum in Dübendorf-Wangen.

Drittens gilt das Jahr 1910, in dem der Flugplatz Dübendorf gegründet wurde, als Jahr des eigentlichen Durchbruchs des „Aeroplans“ in der Schweiz. Alle fundamentalen Ereignisse fallen auf dieses Jahr: die erste Landung eines Flugzeugs auf Schweizer Boden überhaupt, der erste echte Flug eines Schweizers mit Start und geglückter Landung und die erste Flugüberquerung eines Alpenpasses. Diese Umstände verleihen dem Flugplatz Dübendorf auch Bedeutung als Symbol für die Pionierzeit der Schweizer Luftfahrt. Leben und Tätigkeit zahlreicher bedeutender Flugpioniere sind eng mit ihm verknüpft.

6. Bewertung Schutzwürdigkeit

In den Leitsätzen zur Denkmalpflege, S. 13, definiert die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege, dass ein „Gegenstand der Vergangenheit mit besonderem Zeugnischarakter, [...] durch das erkennende Betrachten der Gesellschaft zum Denkmal wird.“ Und weiter: „Denkmäler können Zeugnisse jeglichen menschlichen Wirkens sein, historischer Ereignisse und Entwicklungen, künstlerischer Leistungen, sozialer Einrichtungen, technischer Errungenschaften.“ Im Grundsatzpapier Schutz der Umgebung von Denkmälern der EKD wird ferner die Bedeutung des räumlichen Kontextes von Baudenkmalen – sei er struktureller, funktioneller, oder visueller Natur – erläutert und als wesentlicher Wertbestandteil des Baudenkmals deklariert. In diesem Merkblatt wird auf die Wechselwirkung zwischen Baudenkmal und Umgebung sowie deren räumliche Einheit hingewiesen. Deshalb wird im Grundsatzpapier Schutz der Umgebung von Denkmälern postuliert, dass Veränderungen der Umgebung „Substanz und Eigenwert von Denkmal und Umgebung bewahren, allenfalls aufwerten, aber keinesfalls beeinträchtigen“ sollen. An diesen Definitionen und Postulaten orientiert sich die Kommission im Folgenden bei der Bewertung und Würdigung der Denkmaleigenschaften des Militärflugplatzes Dübendorf.

Die EKD stellt fest, dass die bestehenden Inventare von Bund und Kanton in ihren Bewertungen und Würdigungen der einzelnen Gebäude der Flugplatzanlage den oben zitierten Leitsätzen folgen. Die vorgenommenen Einstufungen sind gut begründet und nachvollziehbar. Die Kommission schliesst sich daher in ihrer Bewertung der Schutzwürdigkeit der untersuchten Bauten des Militärflugplatzes Dübendorf den Bewertungen des HOBIM und des Kantonalen Inventars der überkommunalen Schutzobjekte grundsätzlich an.

Im Gegensatz zu den bestehenden Inventaren von Bund und Kanton erachtet die EKD jedoch auch die darin nicht genannten historischen Bauten und Anlagen als unverzichtbare Teile des Ensembles. Weitere schützenswerte Objekte sind namentlich das Kantinengebäude und das Garagengebäude zwischen den Hallen 3 und 4 von 1925, die Internierungs-Baracken aus dem Zweiten Weltkrieg vor dem Bogenhangar und der Halle 6 sowie die Start- und Landepisten von 1938 und 1945-1949 sowie ihre Zufahrten.

7. Erwägungen

Die Bauten des Militärflugplatzes Dübendorf bilden keine zufällige Ansammlung von einzelnen Schutzobjekten, über deren Schutzwürdigkeit je nach individueller Einstufung und den aktuellen Nutzungsbedürfnissen fallweise entschieden werden kann; sie sind vielmehr Teil eines Ganzen. Die Flugplatzanlage einschliesslich des typologisch und funktionell dazugehörigen Flugfelds ist aufgrund ihrer Entstehungsgeschichte als weiträumiger Anlagekomplex zu betrachten, der in der Schweiz einzigartig und in seiner Substanz und Wirkung daher möglichst ungeschmälert zu erhalten ist. Aus diesem Grund wird aus Sicht der EKD eine Betrachtungsweise, die nicht vom Gesamtkontext ausgeht, dem Baudenkmal Militärflugplatz nicht gerecht. Es ist daher abzulehnen, dass einzelne Gebäude oder Gebäudeteile – unabhängig von ihren individuellen Einstufungen – zum Abbruch freigegeben werden, da damit die Authentizität und Lesbarkeit des Baudenkmals Militärflugplatz Dübendorf als Ganzes beeinträchtigt würde. Dies gilt insbesondere auch für die durch die aktuellen Planungen bedrohten Bauten der ehemaligen Soldatenstube an der Wangenstrasse 47 von 1917, der vom Bautyp her einzigartigen Halle 1 von 1922 (Wiederaufbau aus Deutscher Kriegsliquidation, System „Schütte-Lanz“) und des Eingangs- und Unterrichtsgebäudes von 1939/40.

Zudem bilden die Bauten des Flugplatzes Dübendorf auch konstruktionsgeschichtlich ein eindrückliches Ensemble im Sinne einer einzigartigen Mustersammlung von Hallenbautypen des 20. Jahrhunderts: Von einfachen Zimmermannskonstruktionen über die so genannten Hetzer-Konstruktionen aus verleimten Brettschichtträgern – für die der deutsche Zimmermeister Karl Friedrich Otto Hetzer 1906 das Reichspatent erlangt hat – über die verschiedenen Eisenfachwerkkonstruktionen der 1910er- bis 1930er-Jahre bis hin zu den selbst tragenden Betonschalen des Ingenieurs Heinz Isler von 1988. Auch dieses konstruktionsgeschichtliche Ensemble gilt es ungeschmälert zu erhalten.

Die markante bogenförmig angeordnete Folge der Flugplatzbauten schliesst die grosse Freifläche des Flugfeldes wie ein Saum ab. Sie bildet eine markante Trennlinie zur dahinter liegenden Siedlung. Die einzelnen Bauten reagieren dabei weniger untereinander, als vielmehr mit den vor und hinter ihnen liegenden Aussenräumen. Flugfeldseitig beziehen sich die Bauten in ihrem zum Teil monumentalen architektonischen Ausdruck auf die grosse, vor ihnen liegende Ebene, während die kleinmassstäblicheren zur Siedlung hin ausgerichteten Fassaden auf die angrenzenden Strassenräume Bezug nehmen. Die Lesbarkeit und Verständlichkeit der historischen Randbebauung des Flugplatzareals wird stark beeinträchtigt, wenn diese mit ihrer grossmassstäblichen, auf Fernsicht konzipierten Vorderseite neu an konventionelle Strassenräume zu stehen kommt, mit zum Teil deutlich höheren Neubauten als Gegenüber. Die Wirkung des Ensembles und seiner einzelnen Bauten beruht wesentlich auf ihrem Raumbezug und auf der beeindruckenden Gesamterscheinung des grossen Bogens, den die Bautenfolge beschreibt.

Es ist für die EKD befremdlich, wie wenig das vorliegende Projekt auf diese nutzungsspezifischen Charakteristiken des Militärflugplatzes und damit auch auf seinen städtebaulichen Wert eingeht. Die geplanten Baufelder scheinen einzig aus der inneren, nutzungsbezogenen Logik des künftigen Innovationsparks heraus entwickelt. Es entsteht ein hoher Grad an Urbanisierung ohne erkennbaren Bezug zu den umgebenden Flugplatzbauten. Der wichtigen Frage, welche Funktionen die bestehenden Flugplatzbauten im Zusammenhang mit dem künftigen Innovationspark übernehmen könnten, scheint bisher keine Beachtung geschenkt worden zu sein. Die Bedeutung und Sinnhaftigkeit des Ensembles liegt in der Verbindung, in der alle diese Bauten mit dem Flugfeld stehen. Das Flugfeld ist nicht einfach eine Lücke, die gefüllt werden kann, ohne Rücksicht auf das bestehende Dispositiv des ganzen Flugplatzkomplexes zu nehmen. Das Flugfeld ist ein Raum, der mit dem ihn umgebenden Gebäudegürtel ein untrennbares Ganzes bildet: Das eine ergibt ohne das andere keinen Sinn. Aufgrund dieser Ausgangslage kann nicht einfach eine gewöhnliche Strasse, auch nicht eine breite mit einer Allee, in diesen Raum hineingesetzt werden. Das Flugfeld ist zudem kein Ort, an dem so gewaltige Sprünge im Massstab der Gebäude realisiert werden sollen. Und schliesslich muss auf dem Flugplatz Dübendorf gelten, was bei allen Umnutzungen von Denkmälern zu beachten ist: Die hinter dem kontinuierlich gewachsenen Aufbau des Flugplatzes stehende Logik muss auch für die neue Bebauung als regulierendes Schema dienen. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Entwicklung in einer dem Ort angemessenen historischen und morphologischen Kontinuität steht statt dieser brutal entgegenzuwirken.

Besonders augenscheinlich wird die für den historischen Ort ungeeignete Grundkonzeption des Gestaltungsplanentwurfs beim alten Kontrollturm von 1940, einem im HOBIM als von nationaler Bedeutung eingestuften Baudenkmal. Dieses zweigeschossige, zylinderförmige Gebäude orientiert sich heute der ursprünglichen Funktion entsprechend mit seinen Fensterbändern auf das Rollfeld, während es künftig auf eine wenige Meter vor ihm aufragende Neubaufassade von gigantischen Ausmassen blicken soll. Es ist offensichtlich, dass dieser kleine Holzbau dadurch seiner historischen Umgebung beraubt wäre und durch seine sinnentleerte Ausrichtung gänzlich unverständlich, ja geradezu lächerlich wirken würde.

8. Schlussfolgerungen und Antrag

Beim Projekt Hubstandort Zürich-Dübendorf des Nationalen Innovationsparks handelt es sich in mehrfacher Hinsicht um die Erfüllung von Bundesaufgaben. Gemäss Art. 3 NHG sorgen „der Bund, seine Anstalten und Betriebe sowie die Kantone (...) bei der Erfüllung der Bundesaufgaben dafür, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben“. (...) „Diese Pflicht gilt unabhängig von der Bedeutung des Objekts im Sinne von Art. 4 NHG.“

Als Zentrum des schweizerischen Militärflugwesens mit hundertjähriger Baugeschichte aber auch als erster Flughafen der Swissair ist der Flugplatz Dübendorf ein herausragendes Zeugnis der schweizerischen Aviatik. Auf Grundlage der dargelegten historischen und bautypologischen sowie konstruktions- und siedlungsgeschichtlichen respektive städtebaulichen Voraussetzungen ergibt sich gemäss den Leitsätzen zur Denkmalpflege und dem Grundsatzpapier über den Schutz der Umgebung von Denkmälern für das Areal des Militärflugplatzes Dübendorf insgesamt eine sehr hohe Schutzwürdigkeit von mindestens nationaler Bedeutung. Diese ist durch den Eigenwert (Zeugniswert für seine Entstehungsepoche, künstlerischer Wert und Erhaltungszustand), den historischen Wert und den städtebaulichen Wert begründet. Das kulturhistorische bedeutende Ensemble ist ungeschmälert zu erhalten, was in diesem Fall bedeutet, dass die Gebäude nicht nur in ihrer Substanz, sondern auch in ihrer Wirkung, und somit der zugehörigen Umgebung, zu erhalten sind.

Aufgrund der vorliegenden Unterlagen und des Augenscheins kommt die EKD zum Schluss, dass der Gestaltungsplanentwurf einen ungenügend schonenden Umgang mit dem Schutzobjekt Militärflugplatz Dübendorf aufweist und stellt fest, dass der vorgesehene Teilabbruch der Anlage die Integrität des Baudenkmals beschädigen und das bezugslose, nahe Heranrücken der Neubauten an die historischen Flugplatzgebäude deren Wirkung und Lesbarkeit stark beeinträchtigen würde. Daher erachtet die EKD den Gestaltungsplanentwurf aus denkmalpflegerischer Sicht als nicht bewilligungsfähig. Die Kommission bedauert, dass die erforderlichen denkmalpflegerischen Würdigungen und Rahmenbedingungen nicht bereits zu einem früheren Zeitpunkt im Planungsprozess vorgenommen worden sind und daher nicht genügend in die städtebaulichen Studien der interdisziplinären Expertenteams einfließen konnten. Sie beantragt, den Gestaltungsplanentwurf im Sinne der Erwägungen zu überarbeiten und das einzigartige Ensemble als Ganzes mit einem Nutzungskonzept für diese Bauten in die weitere Planung miteinzubeziehen. Mit einer derart ganzheitlichen Betrachtungsweise von alt und neu könnte die Regierung des Kantons Zürich darauf hinwirken, dass der Nationale Innovationspark zu einem wahrhaft generationenübergreifenden Projekt würde.

Die Kommission behält sich die abschliessende Begutachtung des Auflageprojekts nach Art. 7 NHG vor und wünscht, über den weiteren Verlauf des Geschäftes orientiert zu werden.

EIDGENÖSSISCHE KOMMISSION FÜR DENKMALPFLEGE



Prof. Dr. Nott Caviezel
Präsident



lic. phil. Vanessa Bösch
Sekretärin