

Die Renditeziele der SBB gegen die Bedürfnisse eines Quartiers

Pure Schönrederei.

Der «Tages-Anzeiger» bietet den Architekten Annette Spillmann und Harald Echsle mit dem ganzseitigen Interview eine PR-Plattform, auf der sie ihr Projekt ins beste Licht rücken können. Selbstverständlich braucht eine Stadt Wandel. Wenn dieser Wandel aber bedeutet, dass nur noch mehr Büros entstehen, aber keine einzige Wohnung und kein Raum für das lokale Gewerbe, dann ist das ein Wandel in die falsche Richtung. Es sollte stattdessen darum gehen, an diesem städtebaulich wichtigen Ort eine in Volumen und Nutzung angepasste Bebauung zu realisieren. 13 Jahre nach dem Scheitern des Hotz-Klotz-Projekts verwenden die Architekten immer noch das falsche Bild des «Stadtors». Schon damals hatte man erkannt, dass der Bahnhof Tiefenbrunnen städtebaulich nicht der richtige Ort dafür ist. Das städtebauliche Tor zur Stadt ist seit jeher die markante Blockrandbebauung zwischen Seefeld- und Bellerivestrasse mit ihrer vorgelagerten Parkanlage. Der städtebauliche Anspruch ist pure Schönrederei. Das geplante Geschäftshaus ist ein Renditeprojekt der SBB - und nicht mehr. Die SBB haben im Rahmen ihrer dürftigen Informationspolitik die Anwohner bisher zweimal eingeladen und sie dabei nur vor vollendete Tatsachen gestellt. Nicht nur Anwohner üben Kritik, auch aus Fachkreisen hat man nichts Positives gehört. Die Architekten behaupten, sie würden bewusst auf einen Attikaaufbau über die gesamte Länge des Gebäudes verzichten. Dabei würde ein solcher Aufbau in dieser

Form ohnehin nicht bewilligt. Sie nennen das geplante 5,3 Meter hohe, überdimensionierte Attikageschoss auf Bahnofsseite «die Krone», dabei erschlägt es den denkmalgeschützten kleinen Bahnhof. Dem Tiefenbrunnen wird mit dem SBB-Bauprojekt vom See aus gesehen ein Brett vor den Kopf genagelt. Die historische Mühle Tiefenbrunnen ist bereits mit Bürogebäuden zugebaut, nun soll auch dem Gebiet zwischen Flühgasse und Bahnhof ein Riegel vorgeschoben werden. Da der Kanton sonst auf Konzessionsland kein Gebäude von mehr als 20 Meter Länge bewilligt, ist es unverständlich, warum er gerade an einem solch städtebaulich sensiblen Ort erlauben will, einen 135 Meter langen Riegel zu bauen.

*Karolin Linker, Zürich
IG Tiefenbrunnen*

Erhöhte Verantwortung.

Der Quartierverein Riesbach hätte sich die Projektierung der Überbauung beim Bahnhof Tiefenbrunnen offener und transparenter gewünscht. Immerhin wirft das Vorhaben Fragen auf, die nicht nur die unmittelbare Nachbarschaft betreffen und über ästhetisch-architektonische Erwägungen hinausgehen. Zu klären wäre zuerst einmal, welche langfristigen Erfordernisse an den Bahnbetrieb mit Umsteigeknoten auf Tram und Bus gestellt werden, bevor die Freiflächen einfach überbaut werden. Schliesslich besteht das Kerngeschäft der SBB nicht darin, Immobilien zu errichten, sondern den Personen- und Güterverkehr zu gewährleisten. Und selbst wenn die sorgfältigen

Abklärungen keine Vorbehalte gegenüber einer Überbauung ergäben, stünden die SBB als Bauherrin zumindest in der erhöhten Verantwortung, nebst den eigenen Renditezielen auch übergeordnete öffentliche Ansprüche zu berücksichtigen. Denn darf sich die nationale Bahnbetreiberin einfach als private Grundherrin gebärden, wenn es um die Überbauung von Konzessionsland geht, welches ihr die Öffentlichkeit einst kostenlos zur Verfügung gestellt hat? Wären da nicht strengere Massstäbe anzulegen und weitere öffentliche Interessen zu berücksichtigen; etwa jene des quartierbezogenen Gewerbes nach bezahlbaren Räumen? Aufgrund dieser Fragen hat der Quartierverein Riesbach mit einer Einzelinitiative gefordert, dass das SBB-Areal Tiefenbrunnen unter Gestaltungsplanpflicht gestellt wird. Eine grosse Mehrheit des Zürcher Gemeinderates fand diese Überlegungen bedenkenswert und gewährte im April 2012 der Einzelinitiative die vorläufige Unterstützung.

*Urs Frey, Zürich
Präsident Quartierverein Riesbach*

Abweisende Stadtmauer.

Im Seefeld fehlt es nicht an Restaurants oder Läden, aber an bezahlbaren Wohnungen. Dem Bahnhof Tiefenbrunnen mangelt es an einer rollstuhlgängigen Unterführung. Um diese sollen sich die SBB kümmern, bevor sie überrissene Bauvorhaben ins Auge fassen. Die geplante «Tiefenbrunnen-Überbauung» ist eher eine abweisende Stadtmauer als ein einladender Auftakt.

Marianne Fischer, Zürich