

Tiefenbrunnen «Eine Stadt braucht Wandel», Interview mit dem Architekten-Duo, TA vom 9. 3.

Überregionale Planung.

Schön der Titel über dem TA-Interview und schön das Meiste, worüber die Architekten Annette Spillmann und Harald Echsle philosophieren. In vielen Punkten gehe ich mit den beiden einig, auch in Bezug auf die Interpretation des Ortes mit seiner speziellen Geschichte als Umschlagplatz. Dass sie aber bei der Aufzählung der Verkehrsmittel, die im Tiefenbrunnen zusammentreffen, das Schiff erwähnen, weist auf ein grosses städtebauliches Missverständnis und weiter auch auf gewaltige Defizite bei Strategie und Marketing im stetig wachsenden Dienstleistungssektor von Freizeitindustrie und Tourismus hin. Obwohl im Tiefenbrunnen der einzige Bahnhof mit Seeanstoss auf Gebiet der Stadt Zürich steht, hält hier kein einziges Kursschiff, nicht im Sommer- und nicht im Winterfahrplan. Und dies, obwohl das Theater-Spektakel-Schiff jährlich wiederkehrend beweist, dass an diesem Steg jedes Kursschiff anlegen könnte. Wenn nur endlich die SBB AG, die ZSG und die Zürcher Behörden an diesem Ort ihrer Kernaufgabe nachkommen würden: An diesem Ort wäre dringend eine überregionale Planung nötig, damit die verschiedenen Verkehrsträger sich hier endlich die Hand reichen würden. Dann würde vielleicht auch endlich jener touristische Reiz entdeckt, der andernorts sofort im Zentrum stehen würde, das schöne, ruhige Gewässer! Eine qualitativ bessere, nachhaltigere und vor allem überregionale Standortanalyse der Bauherrschaft würde sicher nicht zu so einem Mehrzweckgebäude führen wie zu dem derzeit vorliegenden Bauprojekt der SBB AG - bei dem ja ohnehin äusserst fragwür-

«Obwohl im Tiefenbrunnen der einzige Bahnhof mit Seeanstoss steht, hält hier kein Kursschiff.»

dig ist, wie die Behörden dessen Legitimation herleiten wollen: Das Stück Land, wo es hingestellt werden soll, ist schlicht Konzessionsland, aufgeschüttetes Gewässer und als solches vom Kanton Zürich den SBB unter der Auflage überlassen worden, dass dessen Verwendung dem öffentlichen Verkehr dient. Anderes darf dort also ohnehin nicht stehen. Und: Es ist doch anzunehmen, dass sich schon in absehbarer Zeit eine ganz andere Assoziation zum «Stadttor» in den Köpfen der hiesigen Bevölkerung einstellen wird. Es wird doch darum gehen, irgendwo am Stadtrand das Auto abstellen zu können und umzusteigen (Roadpricing). Wo sollen dann all die Autos parkiert werden, die heute tagtäglich vom oberen See her kommend die städtischen Strassen und Plätze bis über die Randsteine hinaus auffüllen, wenn ein unnützes Mehrzweckgebäude dummerweise den dazu notwendigen Platz verstellt?

Lothar Drack, Zürich