



TESTPLANUNG

Entwicklungsplanung Marina Tiefenbrunnen

Zürich-Riesbach

Dokumentation der Teambeiträge



Herausgeberin:
Stadt Zürich
Hochbaudepartement
Amt für Städtebau (AfS)

Inhalt/Redaktion:
Iren Strassmann, AfS
Dieter Zumsteg und Men-Duri Gaudenz,
Jauch Zumsteg Pfyl AG

Fotos:
Juliet Haller, AfS

Gestaltungskonzept:
blink design, Zürich

Layout:
Karin Weisener, AfS

Druck:
Geoprintshop, Zürich

Bezugsquelle:
Stadt Zürich
Amt für Städtebau
Lindenhofstrasse 19
8021 Zürich
Telefon: 044 412 11 11
afs@zuerich.ch

www.stadt-zuerich.ch/hochbau

Zürich, Dezember 2009

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	3
2	Ausgangslage	4
3	Ziele und Perimeter Testplanung	6
4	Aufgabenstellung	8
5	Verfahren und Beteiligte	10
6	Erkenntnisse und nächste Schritte	12
7	Teambeiträge	15
8	Überarbeitung	38

1 EINLEITUNG

Das Stadtzürcher Seebecken ist beliebter denn je. Immer mehr Menschen bevölkern die Ufer und nutzen das Wasser. Kantonale und städtische Stellen sind zunehmend mit Veränderungswünschen konfrontiert. Deshalb haben Stadt und Kanton ein Leitbild für die qualitative Weiterentwicklung dieses bedeutenden Stadtraumes erarbeitet.

Das Leitbild skizziert eine gemeinsame Haltung von Stadt und Kanton und gibt die grossen Linien für Zürichs Visitenkarte vor. Als strategische Entscheidungsgrundlage dient es nachfolgenden Planungen, Projekten und Bewilligungen als Basis.

Ein wichtiges Ziel des Leitbildes ist die behutsame Entflechtung der Nutzungen im unteren Seebecken (Badende, öffentlicher und privater Bootsverkehr, Naturschutz, Erholungssuchende etc.). Deshalb soll ein grosser Teil der Wassersportaktivitäten im Raum Tiefenbrunnen konzentriert werden. Weiter soll dieser Raum vermehrt von der Öffentlichkeit genutzt werden, was teilweise im Konflikt mit den bestehenden Nutzungen steht.

Im Rahmen der Entwicklungsplanung Marina Tiefenbrunnen soll einerseits ein neues Wassersportzentrum konzipiert, andererseits eine allgemeine Gebietsaufwertung erzielt werden. Als Anfangs- und Endpunkt am rechten Stadtzürcher Seeufer soll hier ein neuer attraktiver Ort entstehen. Im Fokus stehen die Erfüllung funktionaler Anforderungen zu Wasser und zu Land sowie eine hohe städtebauliche und gestalterische Qualität.

Der erste Schritt der Entwicklungsplanung ist mit der vorliegenden Testplanung gemacht.

Stadt und Kanton haben drei Planungsteams eingeladen, um Entwicklungsszenarien für den Raum Tiefenbrunnen zu entwerfen. Die Vorschläge wurden an drei Workshops mit den Vertreterinnen und Vertretern von Stadt und Kanton, der Gemeinde Zollikon, der SBB und den Fachleuten diskutiert. Die Erkenntnisse aus der Testplanung dienen als Grundlage für die nächsten Planungsschritte.

2 AUSGANGSLAGE

Leitbild Seebecken

Zur Nutzungsentflechtung im unteren Seebecken sieht das Leitbild Seebecken die Aufhebung eines Teils der Bojenplätze vor. Diese sollen in einem neuen Hafen im Raum Tiefenbrunnen konzentriert werden.

Der Raum Tiefenbrunnen wird als Gebiet mit Entwicklungspotential bezeichnet. In diesen Gebieten sollen Veränderungen als treibende Kraft zur Erreichung der Ziele aus dem Leitbild genutzt werden.

Im Gebiet Tiefenbrunnen soll einerseits ein neues Wassersportzentrum mit Hafen konzipiert, andererseits eine allgemeine Gebietsaufwertung zugunsten der Erholung der allgemeinen Öffentlichkeit erzielt werden. Zudem soll hier ein attraktiver Ort mit Gastronomieangebot entstehen.

Chancen

Im Gebiet Tiefenbrunnen zeichnen sich in Zukunft Chancen für Veränderungen ab:

- Die drei Stadtzürcher Segelclubs beabsichtigen, einen Teil ihrer sportlichen Aktivitäten an einem gemeinsamen Ort zusammenzulegen. Damit sollen insbesondere der Jugendausbildung mehr Möglichkeiten und ein entsprechender Standard geboten werden.
- Die städtische Wasserschutzpolizei (Wapo) beabsichtigt die Funktionsteilung ihrer Aufgaben. Alle polizeilichen Nutzungen sollen künftig auf der linken Seeseite stationiert werden. In Tiefenbrunnen verbleibt der zivile Polizeibereich mit der Hafenverwaltung, der kantonalen Schifffahrtskontrolle sowie einem Werkstatt- und Werftbetrieb.
- Da verschiedene Konzessionen und Baurechtsverträge kurz- bis mittelfristig auslaufen, stellt sich die Frage «Wie weiter?». Eine Neubeurteilung soll Klarheit darüber schaffen, wie dieser Raum künftig genutzt werden kann.
- Dank der Beteiligung Zollikons und der SBB an der Testplanung kann der Stadtraum Tiefenbrunnen in einem grösseren Massstab betrachtet werden. Dadurch entstehen Spielräume für eine überzeugende Lösung.



© Desair – Heinz Leuenberger – September 2006

Flugaufnahme mit Planungsgebiet
Tiefenbrunnen im Vordergrund

3 ZIELE UND PERIMETER TESTPLANUNG

Ziele

Ziel der durchgeführten Testplanung war, raum- und nutzungsrelevante Antworten auf folgende Fragen zu erhalten:

- Wie präsentiert sich dieser Stadtraum künftig? In welche Richtung soll die generelle stadträumliche Aufwertung gehen? Ist Tiefenbrunnen weiterhin ein «unfertiger» Ort, der einen Gegenpol zum durchgestalteten Seeufer bildet? Wird Tiefenbrunnen als Abschluss der Seepromenade gelesen oder strahlt es bewusst eine eigene Atmosphäre aus? Wie soll eine Transformation dieses Ortes aussehen?
- Wie präsentieren sich die Erholungs- und Freiräume künftig? Wie können diese attraktiv und für breite Kreise zugänglich gestaltet werden?
- Wie kann dieser Raum stadtverträglicher gestaltet werden? Welche Spielräume können durch die Redimensionierung der heutigen Verkehrsanlagen (v.a. Zolliker-Rampe, Bellerivestrasse) zwischen dem Zürichsee und der Bahnlinie geschaffen werden?
- Wo soll die neue Hafenanlage mit Restaurant und Sporthaus für Segelsport und andere Wassersportaktivitäten situiert werden?
- Wie beeinflusst die unterschiedliche Verfügbarkeit der Teilareale mit ihren unterschiedlichen Zeithorizonten die Umsetzung? Wie können realistische und sinnvolle Etappen aussehen, welche jeweils in sich funktionieren und schliesslich das angestrebte Zielbild ergeben?

In der Testplanung sollte auf der Basis eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes eine Leitidee entworfen werden, die für die weiteren Planungsschritte verwendet werden kann. Die Planungsteams sollten bis zum ersten Workshop bewusst visionäre Ansätze entwickeln. Im Anschluss wurde die Diskussion hinsichtlich der Umsetzbarkeit geführt.

Im Rahmen der Bearbeitung galt es, zwei Bearbeitungstiefen zu unterscheiden. Als Vision oder Leitidee mussten über den gesamten Betrachtungsraum räumlich organisatorische Fragen geklärt werden. Auf einer tieferen Ebene wurden Lösungsansätze für die Konzeption des öffentlichen Raums sowie die Frage nach der Machbarkeit eines neuen Hafens geklärt.

Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasste die Grundstücke der Stadt Zürich und der SBB zwischen dem Strandbad Tiefenbrunnen und Zollikon. Ebenfalls Bestandteil war das Bahnhofsareal östlich der Bellerivestrasse.

Für die Analyse des Ortes waren auch die angrenzenden Areale von Bedeutung (südlicher Abschluss des Seefeldquartiers, Stadtrandgebiet bei der Stadtgrenze etc.). Im Sinne eines erweiterten Perimeters waren diese Areale ebenfalls in die Betrachtungen einzubeziehen. Insbesondere wurden zur besseren funktionalen Anbindung der hangseitigen Quartiere konkrete Aussagen erwartet.



Perimeter Testplanung

4 AUFGABENSTELLUNG

Aufgabe aller Beteiligten am Testplanungsverfahren war es, sich mit folgenden Themen auseinander zu setzen:

Städtebau

- Entwicklung eines möglichen künftigen Images für das Gebiet
- Sinnvolle Anordnung der Nutzungen (Wasserschutzpolizei, Hafen, Sporthaus, Restaurant, Werft, Kibag etc.)
- Möglichst hoher Gewinn für die allgemeine Öffentlichkeit (nicht nur Wassersporttreibende): Aufenthalt, Baden, Spazieren, Erholen etc.
- Anbindungen an die angrenzenden Quartiere



Hafen/Infrastruktur

- Überprüfung der Vorgaben zum Thema Ufervegetation/Wasserpflanzen und zur Wasserleitung (Seewasserentnahme)
- Erschliessung und Parkierung
- Entwicklung eines funktionierenden Hafens
- Überprüfung der Anzahl Wasserplätze/Anzahl Trockenplätze (gibt es eine Obergrenze?)

Nutzungen/Etappierung

- Etappierungsmöglichkeiten ausweisen (Gibt es zeitliche Abhängigkeiten? Gibt es Schlüsselareale für die Entwicklung?)
- Ausarbeitung zweier Varianten, mit und ohne Kibag
- Welche Bestandteile des Konzeptes sind nicht möglich, solange die see-seitige Zolliker-Rampe besteht?
- Zusammenspiel mit dem SBB-Areal
- Was passiert auf dem Areal der Gemeinde Zollikon?



Zweiter Workshop vom
1. Dezember 2008

5 VERFAHREN UND BETEILIGTE

Veranstalterin

Zuständig für die Durchführung der Testplanung sowie die Auswahl und Einladung der teilnehmenden Planungsteams war die Steuerungsgruppe Leitbild Seebecken bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der kantonalen und städtischen Verwaltung:

Stadt Zürich

- Franz Eberhard, Amt für Städtebau (Moderation)
- Paul Bauer, Grün Stadt Zürich
- François Aellen, Tiefbauamt der Stadt Zürich
- Gerhard Lips, Stadtpolizei Zürich
- Brigit Wehrli-Schindler, Stadtentwicklung Zürich

Kanton Zürich

- Jürg Suter, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
- Gerhard Stutz, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
- Stefan Bitterli, Hochbauamt
- Christian Gabathuler, Amt für Raumordnung und Vermessung
- Rolf Gerber, Amt für Landschaft und Natur

Das Amt für Städtebau hat das Verfahren geleitet und organisiert.

Planungsteams

Es wurden folgende drei Planungsteams beauftragt:

- Bosshard & Luchsinger Architekten AG, Luzern
Raderschall Landschaftsarchitekten AG, Meilen
stadt raum verkehr, Birchler + Wicki, Zürich
- pool Architekten, Zürich
Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich
IBV Willy Hüsler AG, Zürich
- e2a, Eckert Eckert Architekten AG, Zürich
André Schmid, Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
Buchhofer Barbe AG, Zürich

Begleitgremium

Für die Diskussion und Beurteilung der eingereichten Arbeiten wurde die Steuerungsgruppe Leitbild Seebecken ergänzt durch Vertreter des betroffenen Grundeigentums (Gemeinde Zollikon, SBB) und externe Fachexperten:

Gemeinde Zollikon

- Jürg Widmer, Bauvorstand

SBB

- Andreas Steiger, SBB Immobilien Development Zürich City
- Maria Åström, SBB Immobilien Development Zürich

Externe Fachexperten

- Marc Angélil, agps.architecture, Zürich (Städtebau)
- Toni Weber, w+s Landschaftsarchitekten BSLA, Solothurn (Landschaftsarchitektur)
- Hannes Müller, Müller, Romann & Schuppisser, Zürich (Verkehrsplanung)
- Richard Staubli, Staubli, Kurath & Partner AG, Zürich (Wasserbau)
- Klemens Niederberger, AquaPlus, Elber Hürlimann Niederberger, Zug (Gewässerökologie)
- Urs Läubli, Vertreter Segelclubs, Zürich (Segelsport)

Projektteam

Für die Vorbereitung sowie für die Diskussion der eingereichten Arbeiten im Rahmen der Workshops hat die Steuerungsgruppe ein Projektteam eingesetzt:

- Iren Strassmann, Amt für Städtebau (Projektleitung)
- Katrin Wächter, Grün Stadt Zürich
- Erich Willi, Tiefbauamt, Verkehrsplanung
- Albert Wey, Stadtpolizei Zürich, Wasserschutzpolizei
- Günther Arber, Stadtentwicklung Zürich
- Margrith Göldi, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
- Eugen Temperli, Amt für Landschaft und Natur
- Hansjörg Salm, Leiter Bauabteilung Zollikon
- Stefan Macciachini, Bauabteilung Zollikon
- Thomas Walthert, SBB Immobilien Development Zürich

Sekretariat und Prozessbegleitung

Für die Organisation und Begleitung des Prozesses war das Büro Jauch Zumsteg Pfyl AG, Zürich, zuständig:

- Dieter Zumsteg
- Men-Duri Gaudenz

6 ERKENNTNISSE UND NÄCHSTE SCHRITTE

Testplanung

Die Testplanung wurde zwischen Juli 2008 (Startsitzung) und Februar 2009 (Schlusspräsentation) durchgeführt. Die drei eingeladenen Teams erarbeiteten Visionen und Konzepte, die an drei Workshops mit dem Begleitgremium und den Fachexperten diskutiert wurden. Der vorliegende Bericht dokumentiert die Beiträge der Teams aus dem Schlussworkshop vom 29. Februar 2009.

Überarbeitung

Am Schlussworkshop wurde beschlossen die weiteren Schritte auf der Grundlage der Arbeit des Teams e2a zu entwickeln. Das Team e2a hatte den Auftrag, das Projekt hinsichtlich einzelner Punkte zu überarbeiten. Insbesondere wurden zusätzliche Aussagen zur Etappierung und zur Nutzungsanordnung erwartet.

Erkenntnisse aus der Testplanung

Städtebauliche Grundhaltung

- Die Idee eines starken Akzents in der Tradition der bestehenden Wasserbauten (Badi Utoquai, Frauenbadi, Badi Enge, etc.) soll weiterverfolgt werden
- Die Lage des neuen Hafens und die Anbindung ans Ufer ist aufgrund der Verbreitung der Wasserpflanzen zwingend im Bereich des heutigen Hafens
- Das «Fenster zum See» im Bereich der heutigen Bucht (auf Höhe Bahnhof Tiefenbrunnen) soll freigehalten werden
- Ein unmittelbarer Seebezug (Seeanstoss) ist ein Mehrwert für die Öffentlichkeit (Spazieren, Baden etc.) und soll als Bestandteil der Hafenplanung weiterentwickelt werden
- Die Gebiete links und rechts der Bellerivestrasse sind als Einheit zu lesen, die Idee eines Parkways mit unterschiedlichen Sequenzen soll weiterverfolgt werden

Anordnung Nutzungen

- Zielkonflikt Trockenplätze; während eine Situierung an Land eine park- oder allmendartige Nutzung erschwert, führt die Anordnung auf dem Wasser zu einer generell grösseren Hafenanlage (Konflikt mit Landschaftsschutz)
- Eine Konzentration der Nutzungen und die optimale Schaffung von Synergien ist Bedingung, da landseitig wenig Platz vorhanden ist und ein Ausweichen auf das SBB-Areal nicht sinnvoll ist
- Eine seeseitige Trennung der Zufahrten von Freizeithafen und Kibag ist sinnvoll (Sicherheit, Betrieb)
- Eine Anordnung von Trockenplätzen nördlich der Bellerivestrasse auf dem SBB-Areal ist nicht praktikabel



Vorschlag Team e2a im Stadtmodell

Hafen

- Ein grosser Anteil des Hafensareals muss für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden; ein direkter «Seeanstoss» ist zwingend
- Eine adäquate Entflechtung von polizeilichen Nutzungen («Blaulichtorganisation»), privaten Hafennutzungen und öffentlichen Bereichen ist vorteilhaft
- Die notwendige Anzahl Trockenplätze ist zu überprüfen
- Eine gleichmässige, geschlossene Form ist statisch einfacher (da schwimmende Konstruktion)
- Eine nordseitige Hafeneinfahrt ist zwingend (Windverhältnisse, Schwemmh Holz etc.)

Etappierung

- Eine Integration der Kibag in die Hafenanlage ist möglich, erfolgt jedoch auf Kosten der Benutzbarkeit des öffentlichen Raums
- Das Konzept muss auch mit Fortbestand von Rampe und Kibag stimmig sein
- Die Realisierung des ganzen Hafens (ohne Etappierung) als Erst-Intervention ist sinnvoll

Verkehr/Anbindung Quartier

- Ein Rückbau der seeseitigen Zolliker-Rampe birgt grosses Potential
- Eine Tramverlängerung und Verschiebung von Bahnhof und Tramhaltestelle in Richtung Hafen ist ein interessanter aber zu aufwändiger Ansatz
- Lage und Beziehungen von Bahn/Tram/Bus zur öffentlichen Schifffahrt müssen optimiert werden
- Eine Verbindung zum Quartier (Höhe Flühgasse) ist sinnvoll
- Die Verbesserung der Fussgängerverbindung von der Badeanstalt Tiefenbrunnen zur Marina (Verbreiterung Bellerivestrasse, Steg o.ä.) ist wichtig

Areale SBB und Zollikon

- Parkierung und Erschliessung der Areale müssen zusammen mit dem SBB-Areal entwickelt werden; dabei ist die Machbarkeit von unterirdischen Parkieranlagen zu prüfen
- Bei Abbruch der seeseitigen Zolliker-Rampe ist eine Anpassung der Verkehrsführung notwendig
- Das SBB-Areal soll mit Einzelbauten bebaut werden. Durchgehende Riegel sind städtebaulich nicht vertretbar (notwendige Durchsichten von und zum See)

Masterplan

In einem nächsten Schritt werden die Erkenntnisse aus der Testplanung zusammen mit dem Handlungsbedarf in einem Masterplan dargestellt. Im Sinne eines Koordinationsinstruments soll darin eine Übersicht über die vorzunehmenden Schritte, weitere Arbeiten und Folgeprojekte dargestellt werden.

7 TEAMBEITRÄGE

Team 1

Bosshard & Luchsinger Architekten AG
raderschallpartner ag
stadt raum verkehr, Birchler + Wicki

Das Team knüpft an die von Bosshard & Luchsinger Architekten erarbeitete Konzeptstudie an, welche anlässlich der «Visionen zum Seeufer» entwickelt wurde. Demnach ist das rechte Seeufer als Kontinuum räumlich durchlässiger Sequenzen zu lesen. Mit seiner durchgehenden parkartigen Gestaltung soll es bis an die Stadtgrenze weitergeführt werden.

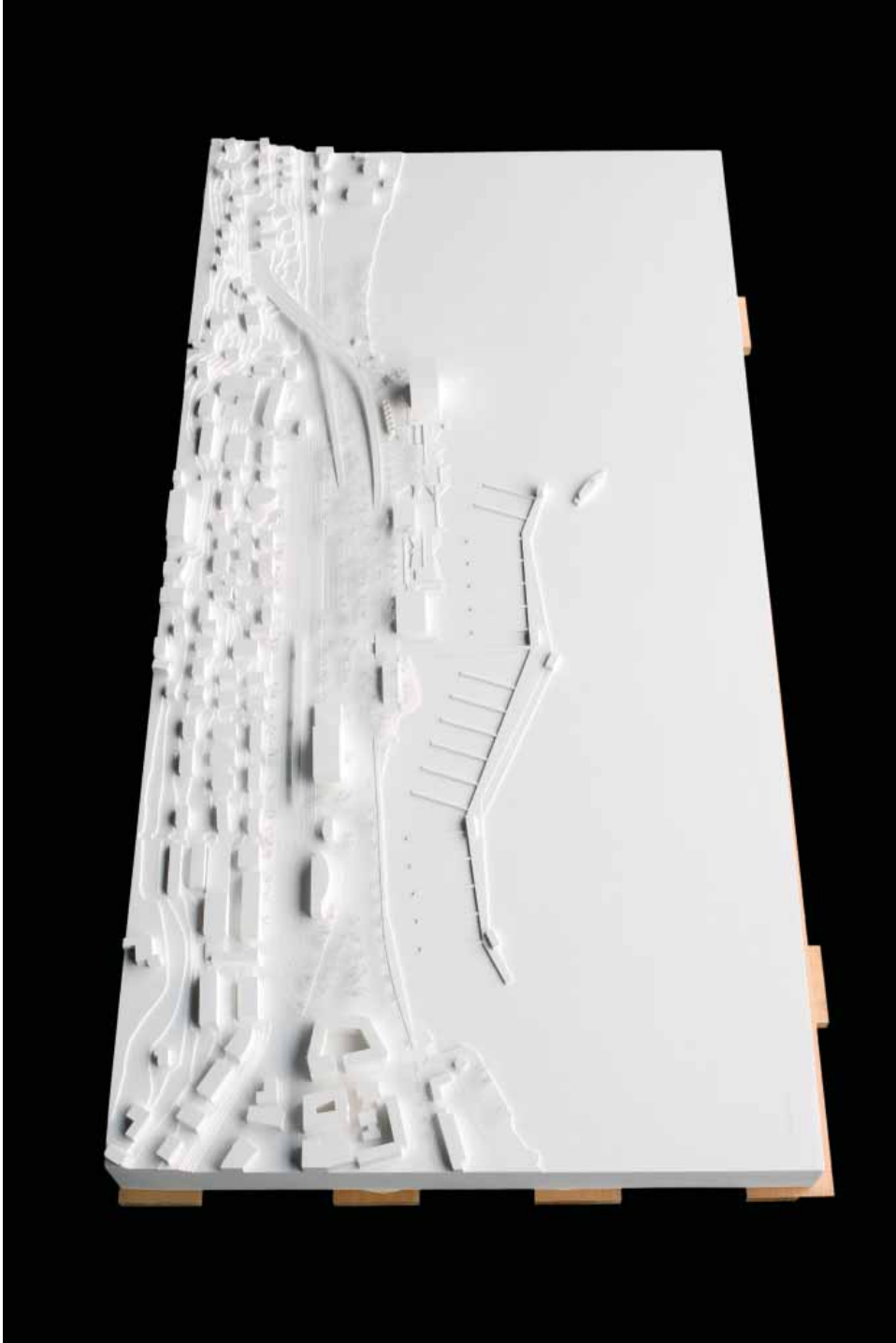
Das Konzept trägt das Label Marinapark. Der Freiraum wird im Seebereich zu einem Park mit Wasserlandschaften aus bestehenden und neuen Feuchtflächen und einem Netz aus Fussgängerstegen entwickelt; der Landbereich wird dadurch stark mit dem See verschmolzen. In diese Parklandschaft werden andere Nutzungen inselartig eingestreut. Der Park soll so zum neuen Anziehungspunkt im Raum Tiefenbrunnen werden.

Der Hafen wird auf der gesamten Länge dem Ufer vorgelagert und im Bereich der heutigen Wasserschutzpolizei ans Ufer angedockt. Die lang gezogene Hafenumole wird als Promenade mit diversen öffentlichen Nutzungen ausgestaltet. Das Wassersportzentrum wird in einem markanten Solitärbau an der Stadtgrenze konzentriert.

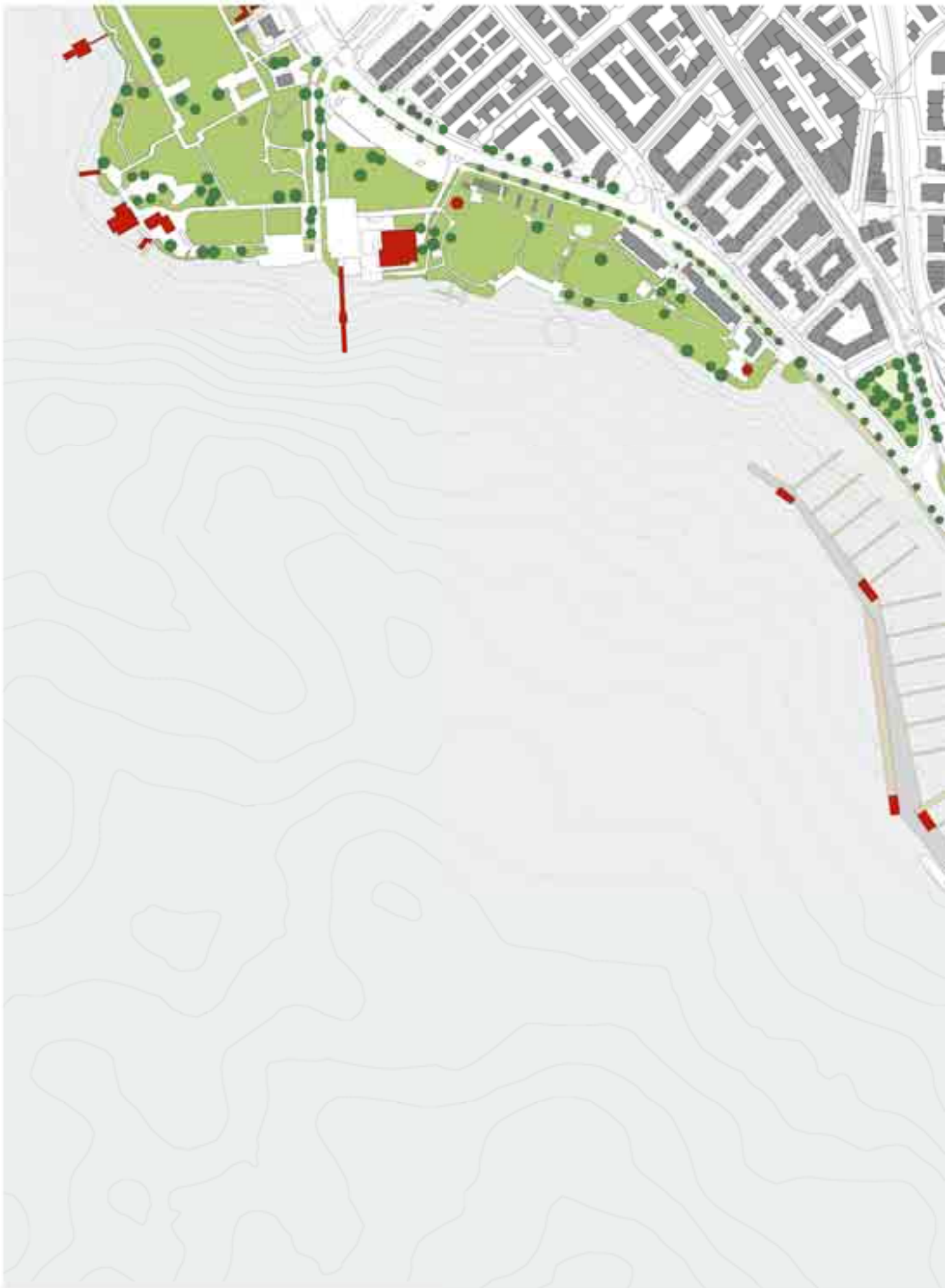
Das Konzept ermöglicht eine flexible Etappierung. Werft, Kibag und bestehender Hafen können in einer ersten Etappe belassen werden. Die Verfasser erarbeiten einen Vorschlag, bei dem aus pragmatischen Gründen auf einen Abbruch der Zolliker-Rampe verzichtet wird. Die Bellerivestrasse soll umgestaltet/beruhigt werden.

Auf dem SBB-Areal wird eine Konzentration aller Nutzungen in einem Gebäude vorgeschlagen. Die übrige Fläche dient der Parkierung/Erschliessung und bietet teilweise Raum für Trockenplätze.

Auf dem Zolliker-Areal werden wie bis anhin Trockenplätze angeordnet.



Modell 1:1000



Situation Team 1





Gesamtplanung Seebucht



Etappe 1 und 2



Visualisierung Fussgängersteg entlang Bellerivestrasse



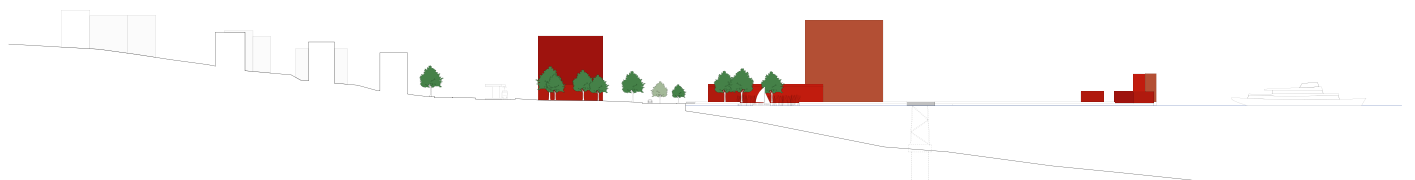
Visualisierung Marinapark



Visualisierung Seeansicht:

Im Vordergrund Hafentmole mit Seecafé, Bade-
deck, Badehaus und Leuchtturmbar

Querschnitt nördlich Bahnhof Tiefenbrunnen



Team 2

pool Architekten
Müller Illien Landschafts-
architekten
IBV Willy Hüsler AG

Das Team betrachtet den Bereich Tiefenbrunnen als ein Segment im Zürcher Seebecken. Das Segment wird im Sinne von Längsschichten entwickelt und besteht aus drei zentralen Elementen: Stadtallmend, Promenade/Deck und Hafen.

Zwischen der Bellerivestrasse und dem Hafengebäude schlägt das Team eine multifunktionale Fläche (Allmend) vor, welche einerseits der Erschliessung dient und andererseits eine Vielzahl an Nutzungen und Veranstaltungen aufnehmen kann. Das Hafengebäude mit Promenade-Deck bildet den Übergang zwischen Allmend und Hafen. In dieser Gebäudeschicht werden alle Nutzungen integriert. Die Verfasser stellen sich dabei eine möglichst durchlässige Gestaltung vor, welche Sichtbezüge zum See ermöglicht.

Das SBB-Areal wird mit vier Längsbauten besetzt, welche den Strassenraum der Bellerivestrasse klar abgrenzen. Im Bereich Flühgasse wird eine Fussgängerüberführung vorgesehen.

Die Etappierung sieht als erstes die neue Hafenanlage vor welche im Bereich der heutigen Werft ans Ufer angebunden wird. Kibag und Rampe könnten vorläufig belassen werden. Die in dieser Etappe entstehende Allmend umfasst eine Fläche von rund 7 000 Quadratmeter. Der Rückbau der seeseitigen Zolliker-Rampe und der Abbruch der Kibag in der nächsten Etappe ermöglicht eine Vergrösserung der Allmend um weitere 5 000 Quadratmeter.

Das Zolliker-Areal dient als öffentliche Grünfläche und wird mit einem Steg an das Fussgängerdeck angebunden.

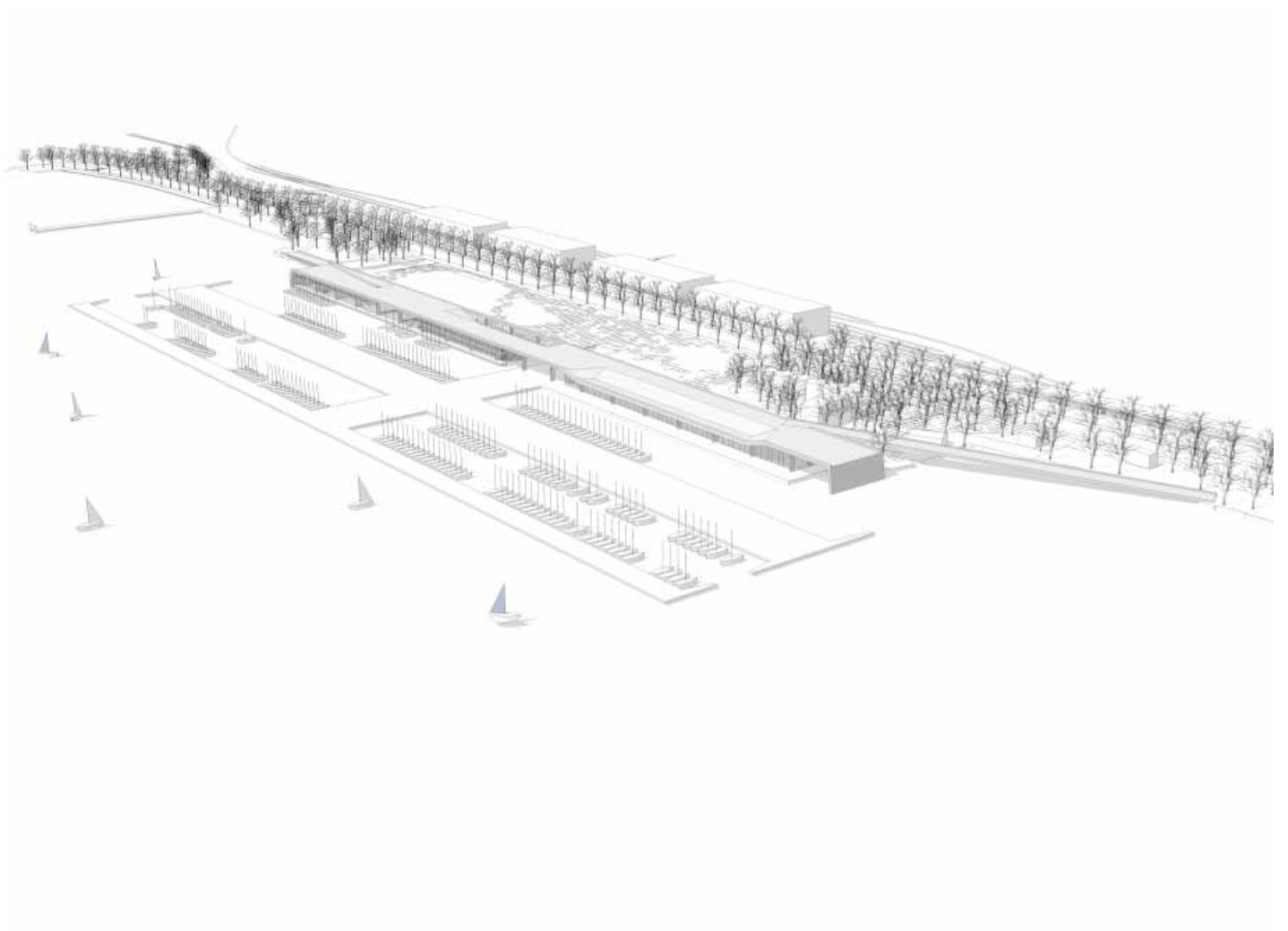


Modell 1:1000



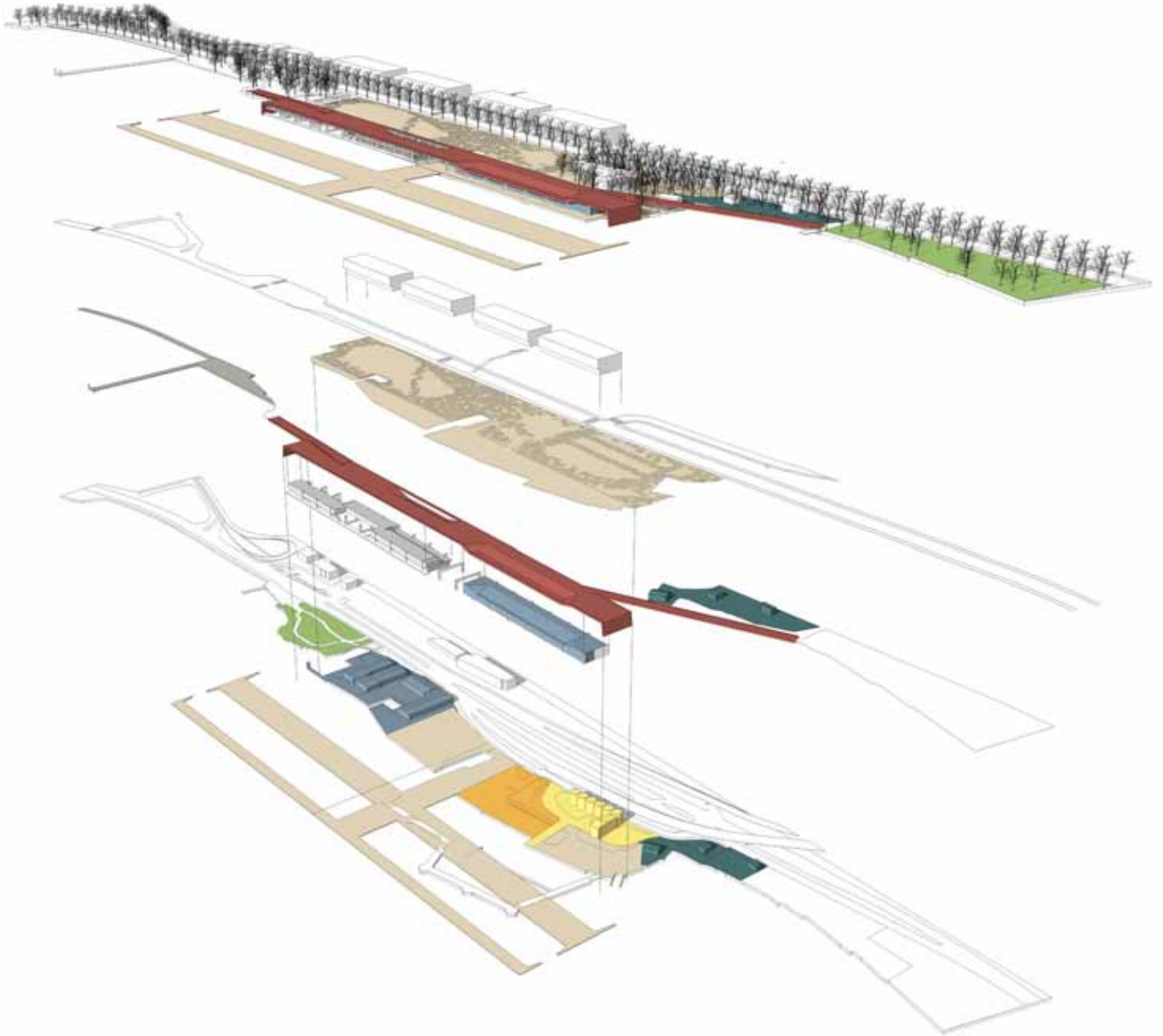
Situation Team 2

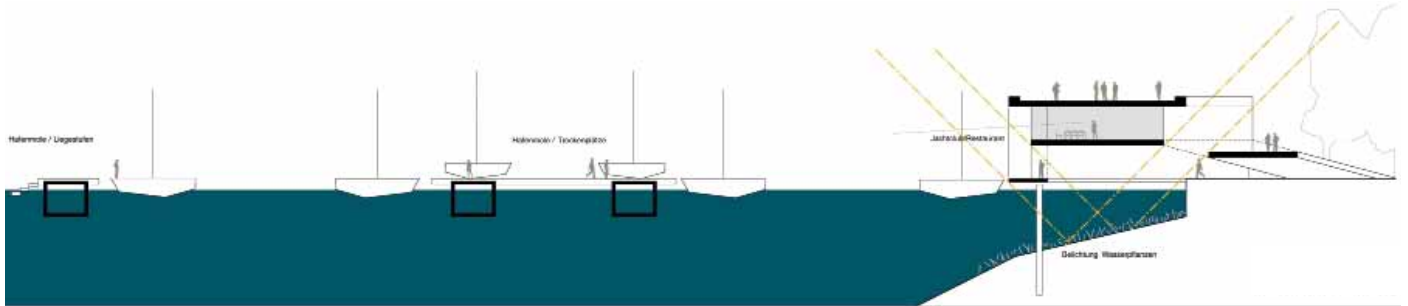




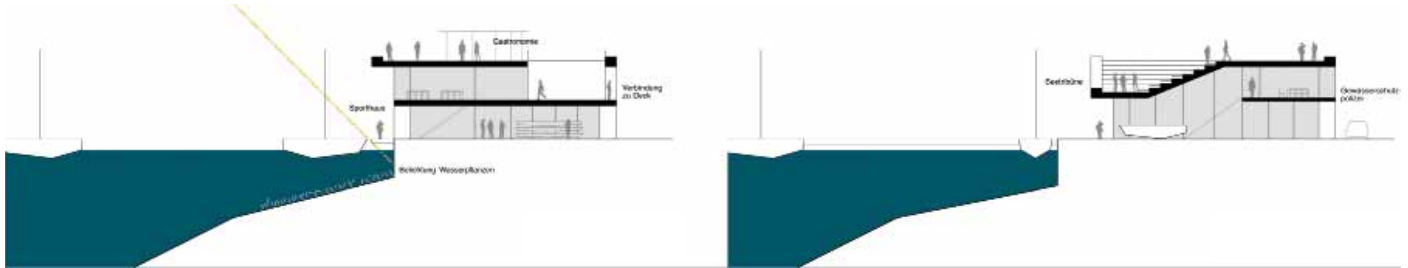
Linke Seite:
Isometrie

Rechte Seite:
Etappierung mit End-
zustand (oben)





Schnitt Restaurant



Schnitt Sporthaus

Schnitt Seetribüne



Visualisierung Promenaden-Deck über Hafengebäude



Visualisierungen Allmend zwischen Hafen und Bellerivestrasse

Team 3

e2a, eckert eckert architekten ag
André Schmid Landschafts-
architekten GmbH
Buchhofer Barbe AG

Im Vordergrund des Konzepts steht die Idee eines starken baulichen Akzents im Wasser. Die Verfasser knüpfen an die Tradition der bestehenden Wasserbauten in der Stadt Zürich an (Badi Utoquai, Badi Enge etc.) und entwickeln daraus das Wassersportzentrum Tiefenbrunnen. Entlang des Ufers entwirft das Team einen Parkway mit unterschiedlichen Freiraumsequenzen (Seefenster, Seegarten, Hafenplatz, Strand).

Der neue Hafen Tiefenbrunnen wird als eine in sich geschlossene Halbinsel im Bereich des bestehenden Hafens ans Festland angedockt. Im Uferbereich werden Sporthaus, Restaurant, Wasserschutzpolizei, Werft und Infrastruktureinrichtungen angeordnet. Auf den seeseitigen Bereichen der «Peninsula» wird mit Sitzstufen, Bar, Café und dergleichen ein neuer Seeanstoss für die Öffentlichkeit gestaltet.

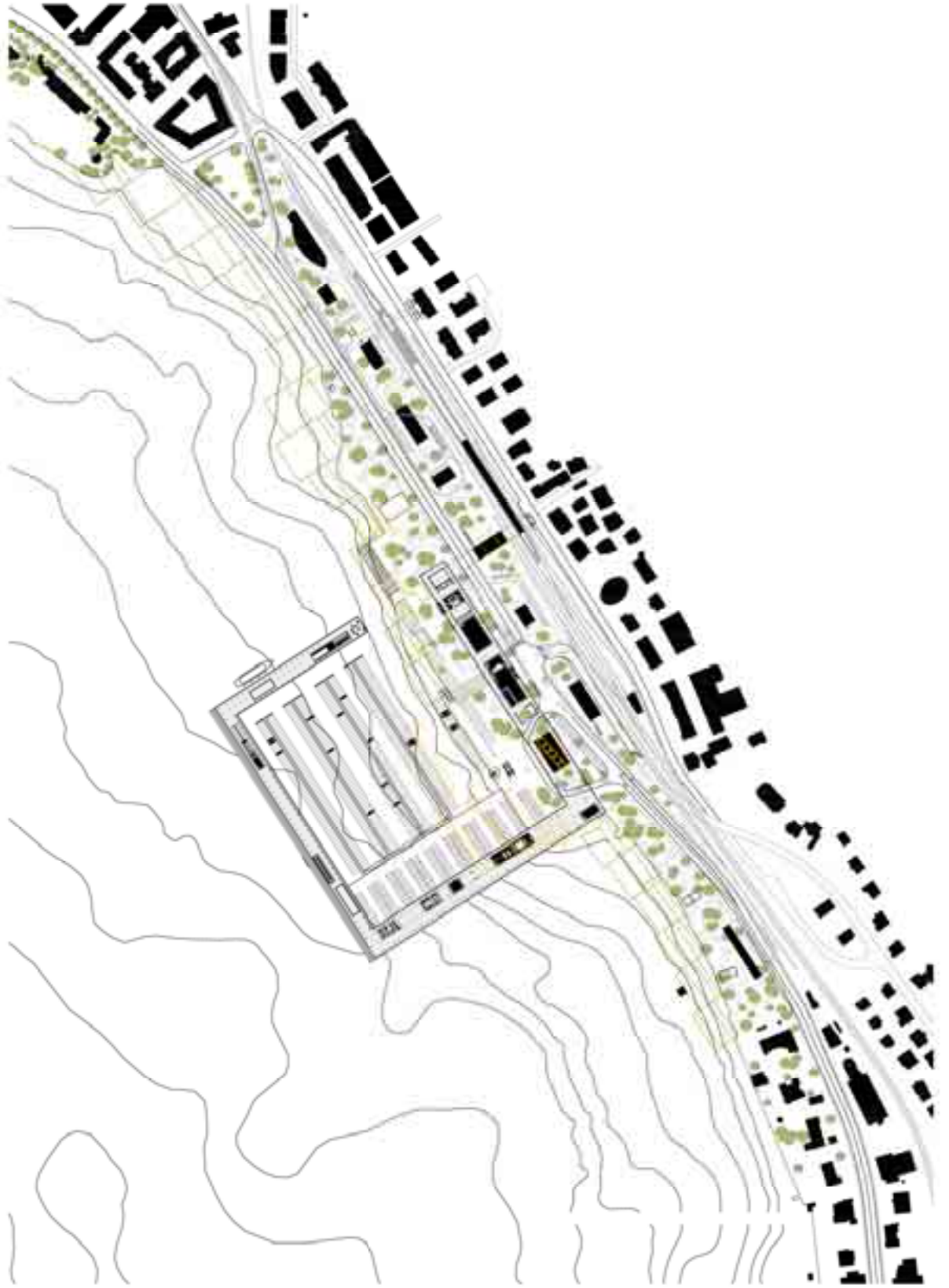
Das SBB-Areal wird mit Einzelbauten überbaut. Dabei soll eine möglichst grosse Transparenz zwischen der hinterliegenden Bebauung und dem See erreicht werden. Das Bahnhofsgebäude und die Tramendhaltestelle werden stadtauswärts in Richtung Wassersportzentrum verschoben.

Das Team geht davon aus, dass die seeseitige Zolliker-Rampe in einer zweiten Etappe abgebrochen werden müsste, um das Gebiet für Bauten an der Bellerivestrasse zu nutzen. Die nördliche Rampe wird angepasst; die Erschliessung verläuft neu über das SBB-Areal.

Für die Parkierung wird ein Parkhaus auf dem SBB-Areal vorgeschlagen. Auf dem Zolliker-Areal sehen die Verfasser die Möglichkeit für einen öffentlichen «Strand».



Modell 1:1000



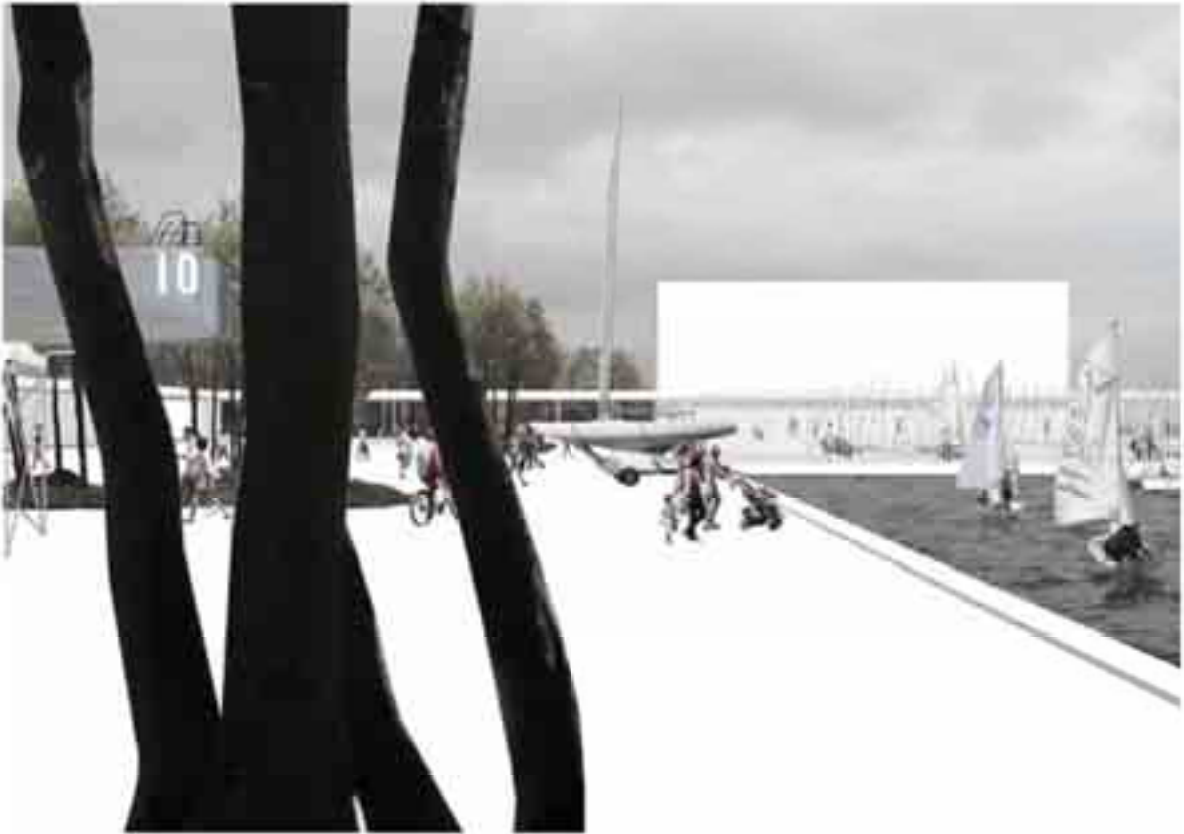


Linke Seite:
Situation Team 3

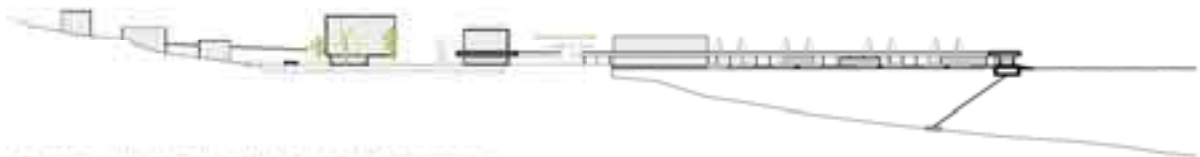
Rechte Seite:
Etappe 1 mit Fort-
bestand Werft und Kibag

Etappe 2 mit Fortbestand
Kibag und Neubau Werft





Visualisierung Hafenplatz



Querschnitt nördlich Bahnhof Tiefenbrunnen



Visualisierung vom See

8 ÜBERARBEITUNG

e2a, eckert eckert architekten ag
André Schmid Landschafts-
architekten GmbH
Buchhofer Barbe AG

Das Team hat in der Überarbeitung zwei mögliche Etappen (Phasen) entwickelt. In einer ersten Phase wird die Hafenanlage mit Ersatzneubauten für Werft und Wasserschutzpolizei erstellt, in einer zweiten Phase die Verkehrsinfrastruktur zurückgebaut und der gesamte Raum Tiefenbrunnen aufgewertet. Die Phase 1 kann als Impuls für den Aufwertungsprozess betrachtet werden, konsistent wird die Planung jedoch erst mit der Realisierung der Phase 2.

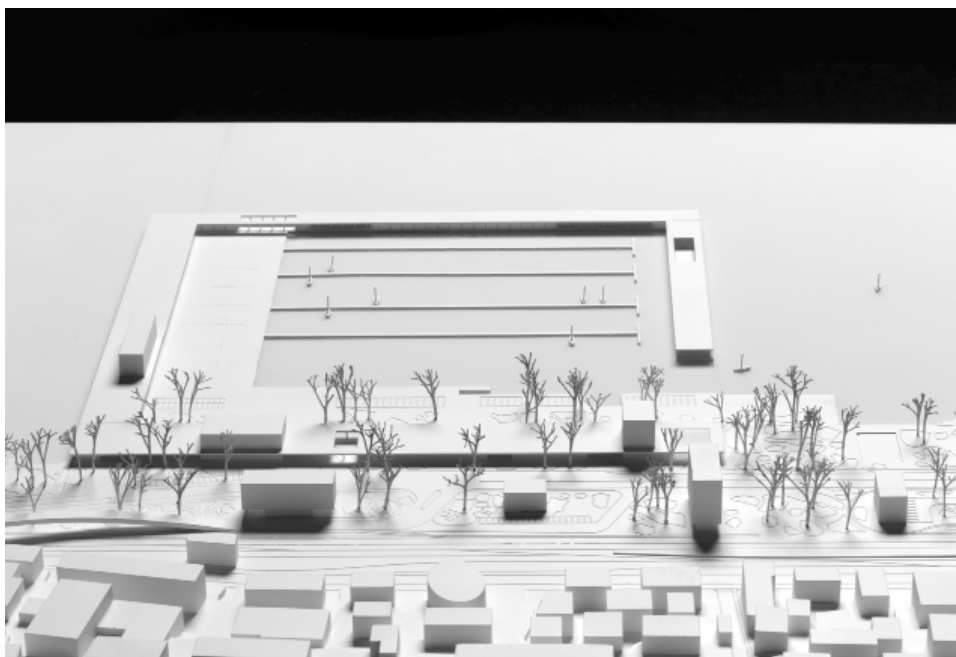
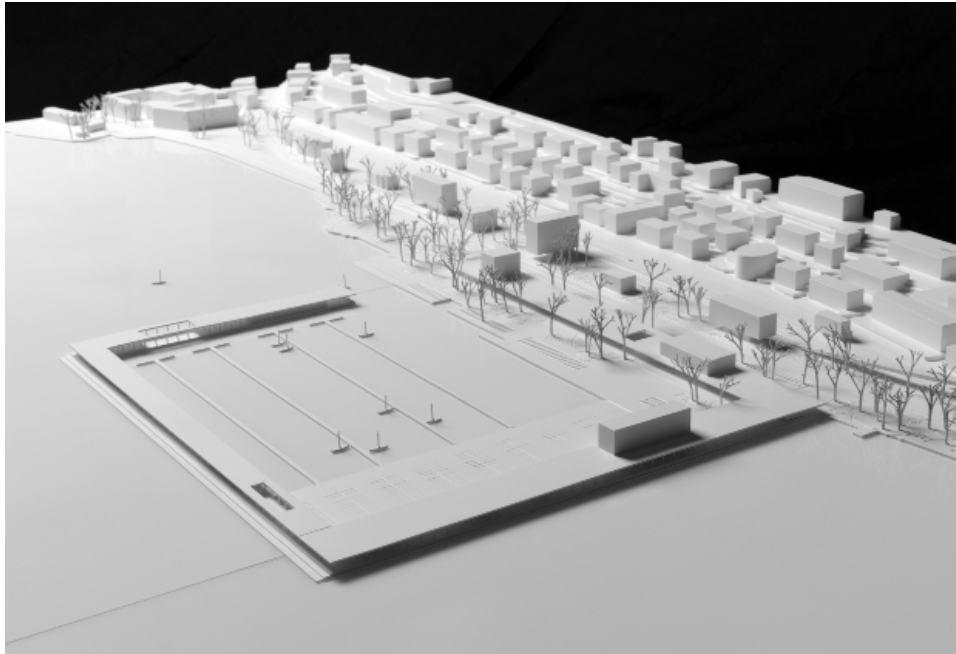
Die Grundidee des Konzepts ist weiterhin die Erstellung eines Hafens in Form eines starken baulichen Akzents im Wasser. Das Ziel ist eine Hafenanlage mit einer öffentlichen Agenda.

Die Hafenanlage ist hinsichtlich der Realisierung und Finanzierung (Mole, Quaimauer) optimiert worden. Die Organisation aller Nutzungen im Hafengebiet scheint gemäss dem ausgearbeiteten Konzept gut lösbar. So ist auch die Integration der Kibag in die Hafenanlage möglich. Zu beachten ist dabei, dass dies auf Kosten der Benutzbarkeit des öffentlichen Raums erfolgt. Die Lage des Sporthauses hat sich im Prozess der Überarbeitung gefestigt.

Das Team schlägt vor, die westliche Zolliker-Rampe in der Phase 2 abzubauen und die östliche für den Gegenverkehr auszurichten. Die Bellerivestrasse soll stadtauswärts zugunsten eines Angebots für den Veloverkehr um eine Spur reduziert werden. Der Anschluss für den Hafen sowie für das SBB-Areal ist so platziert, dass eine optimale und kurze Erschliessung für die Kibag und den Hafen erreicht werden kann.

Das Park+Ride auf dem SBB-Areal dient in der ersten Phase als Parkierungsmöglichkeit. In der zweiten Phase soll auf dem SBB-Areal eine (unterirdische) Parkierung erstellt werden.

Mit dem Rückbau und der Neugestaltung der Verkehrsinfrastruktur kann der gesamte öffentliche Raum aufgewertet werden. So soll ein Freiraum mit verschiedenen Charakteristiken und Stimmungen entstehen (Seefenster, Seegarten, Hafenplaza). Der Freiraum auf dem Zolliker-Areal kann unabhängig vom Rückbau bereits in Phase 1 realisiert werden, da die Trockenplätze mit dem Bau der Hafenanlage aufgehoben werden können.



© Jon Naimann

Modell Überarbeitung



Situation Phase I mit Kibag und Zölliker-Rampe



Situation Phase 2 ohne Kibag und Zöllker-Rampe



Verkehr - Phase 1



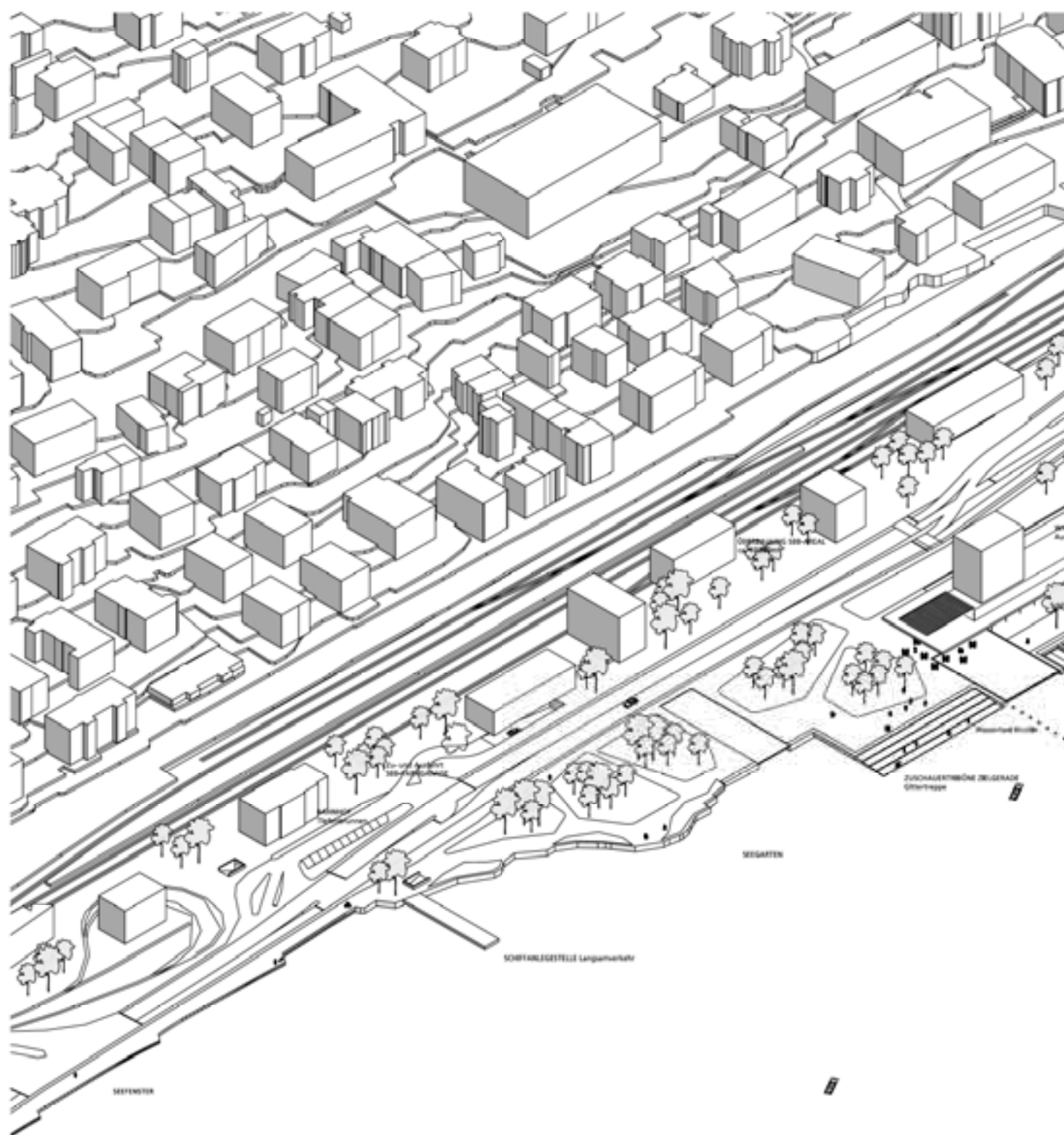
Verkehr - Phase 2 ohne seeseitige Zolliker Rampe



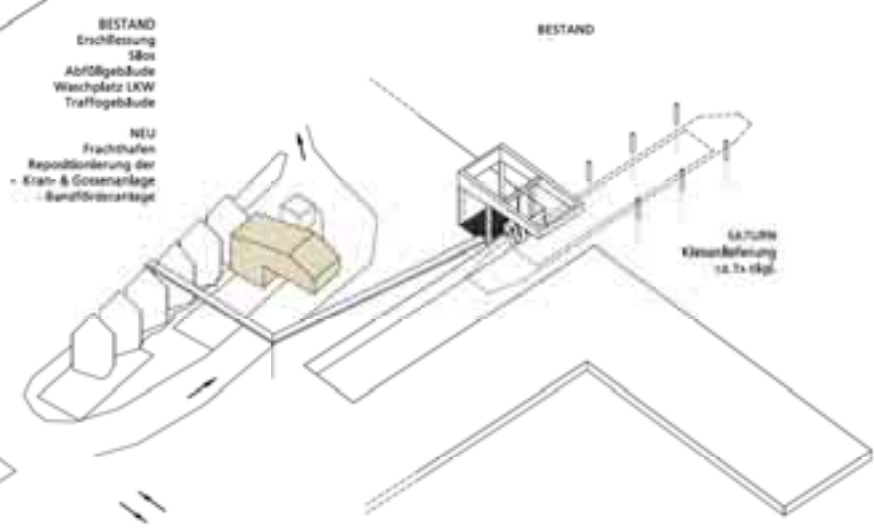
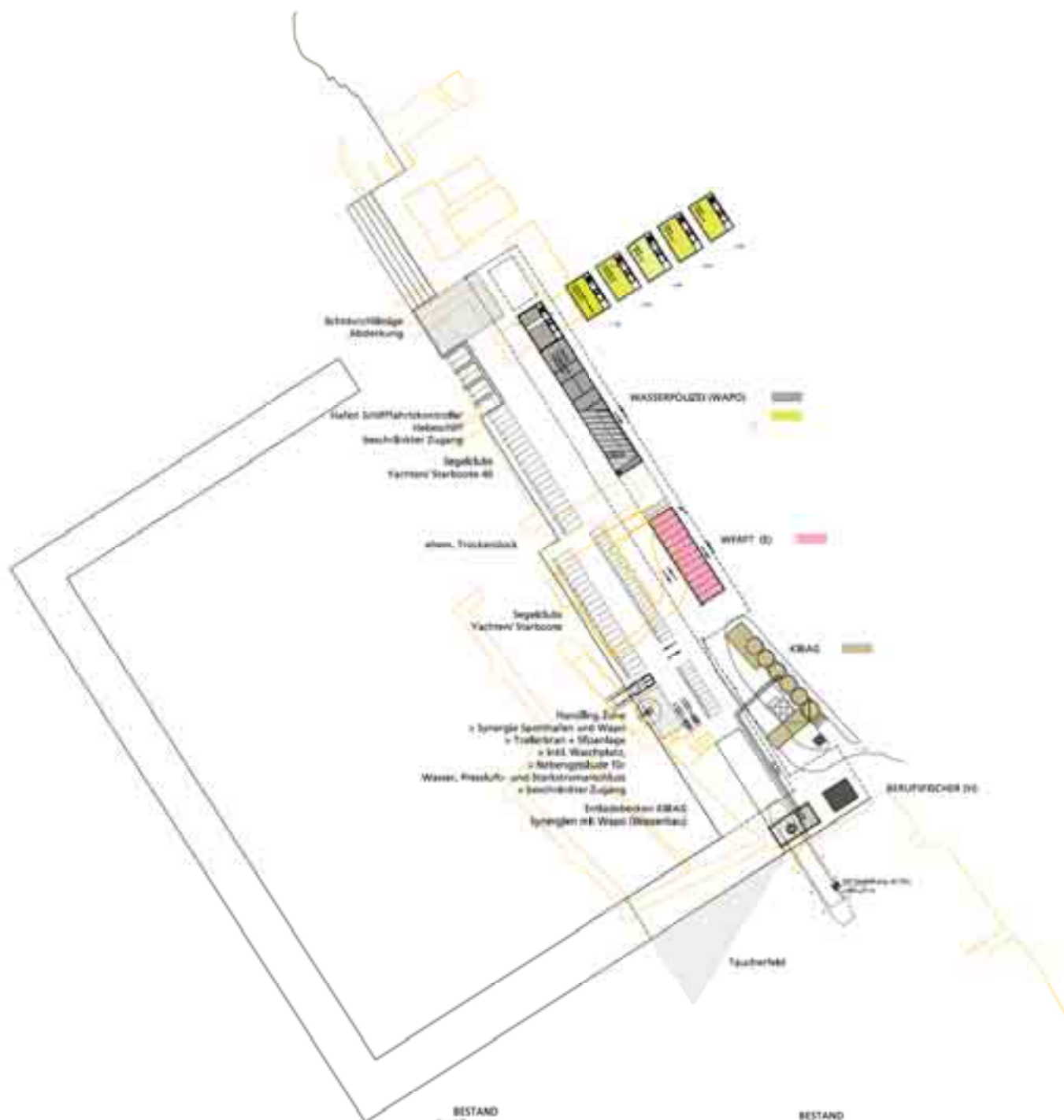
Landschaft – Phase 1



Landschaft – Phase 2

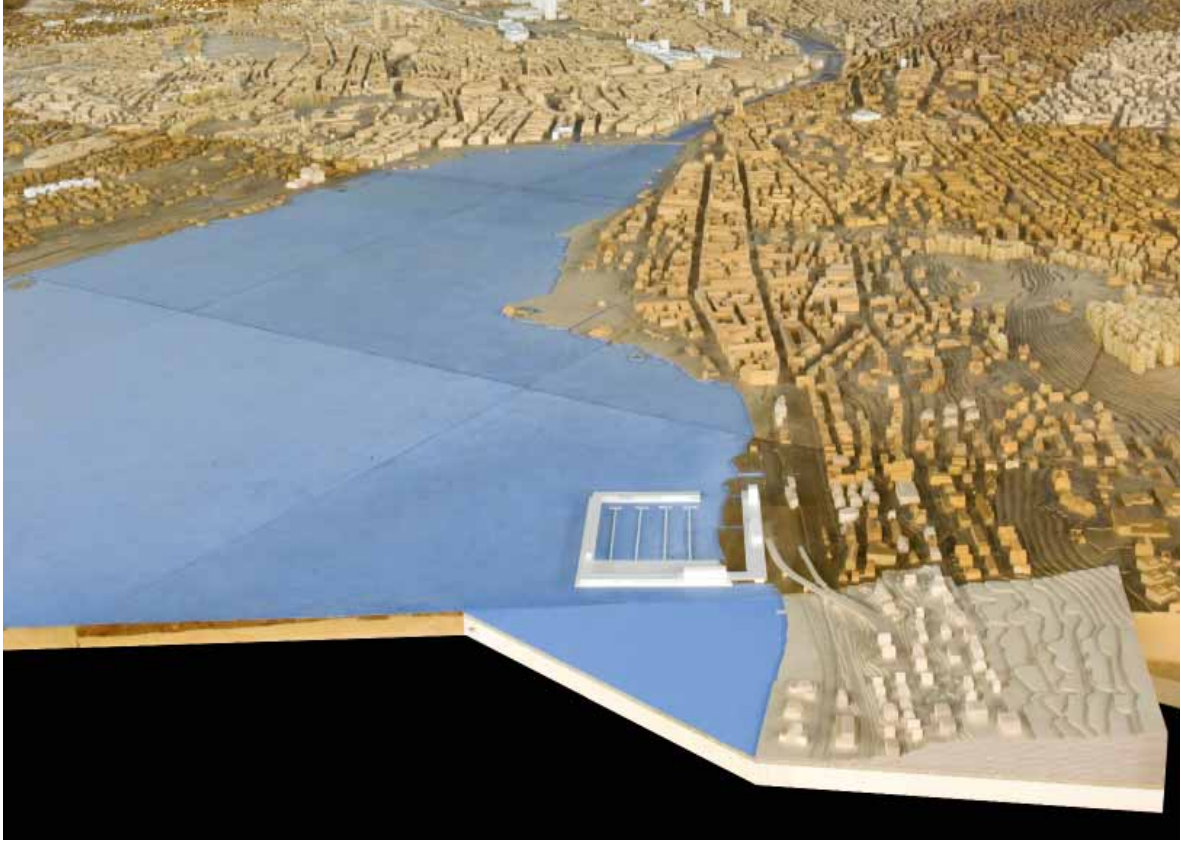


Isometrie – Phase 2



Etappe mit KBAG

Reorganisation der wesentlichen Anfertigung



Einbau Vorschlag Team e2a im Stadtmodell