



Beim Hafen Enge hat es heute viel Platz für Autos.



GORAN BASIC / NZZ

Künftig soll die Uferpromenade allein den Fussgängern gehören.

VISUALISIERUNG NIGHTNURSE IMAGES

Zürich erhält einen einfach gestalteten Park am See

127 Parkplätze beim Hafen Enge verschwinden in den Untergrund

ADI KÄLIN

Ein Vorher-nachher-Vergleich drängt sich bei dieser Planung entschieden auf. Vorher, also jetzt, ist der grosse Platz beim Hafen Enge für parkierte Autos reserviert. Zum See hin gibt es eine Gebüschreihe, dann ein paar schwächliche Bäume und schliesslich einen relativ schmalen Durchgang für Fussgängerinnen und Fussgänger. Nachher wird es, wenn man den Visualisierungen glauben darf, einen locker mit Pappeln bestandenen Park geben, eine breite Passage zum Hafen hin – und eine durchgehende Mauer aus Sandstein, die vielen Leuten eine Sitzgelegenheit am See bieten wird.

Inmitten von Denkmälern

Schmid Kuhn Landschaftsarchitekten haben zusammen mit dem Architekten-Team Loeliger Strub das Konzept entwickelt und damit 46 Konkurrenten im Architekturwettbewerb aus dem Rennen geworfen. Das Siegerprojekt sei ein atmosphärisch stimmiges Konzept, das sich gut in die abwechslungsreiche Abfolge von Promenaden und Parkanlagen am linken Seeufer einfüge, heisst es im Jurybericht. Tatsächlich gibt es auf beiden Seiten des Projektparimeters Gartendenkmäler: das Arboretum auf der einen, den sogenannten Wabengarten der Gartenausstellung G59 auf der anderen.

Das Siegerprojekt setzt auf einfache, aber stimmige Elemente: Der Boden ist chaussiert, sieht also aus wie eine unbefestigte Strasse. Der Sandstein für die neue Hafenmauer kommt aus dem Steinbruch Guntliweid am Obersee – wie für so viele Zürcher Bauwerke. Das «robuste Gesamtkonzept», wie es die Jury nannte, orientiert sich an der Vergangenheit des Hafens Enge. Lange bevor hier Jachten und Jollen lagen, war er ein wichtiger

Das «robuste Gesamtkonzept», wie es die Jury nannte, orientiert sich an der Vergangenheit des Hafens Enge.

Umschlagsplatz für Kies und Steine. Diesen Charakter soll auch der rote Holzbau unterstreichen, dessen Loggia ganzjährig öffentlich zugänglich sein wird.

Die Umgestaltung wird auch deshalb möglich, weil die Versicherungsgesellschaft Swiss Re und Zurich kräftig mithelfen – im Sinn eines Mehrwertausgleichs für mehr Ausnützung bei ihren Neu- und Umbauten. Swiss Re über-

nimmt die 127 öffentlichen Parkplätze in ihre Tiefgarage und zahlt 2 Millionen Franken an den Bau des neuen Kioskes, Zurich beteiligt sich mit 8,35 Millionen an der Aufwertung der Hafenpromenade. Die Gesamtkosten belaufen sich auf gut 14 Millionen Franken.

Das Projekt sei ein gutes Beispiel dafür, was entstehen könne, wenn private Bauherrschaften und die Stadt konstruktiv zusammenarbeiteten, sagte der Hochbauvorstand André Odermatt, der am Dienstag zusammen mit seinem Stadtratskollegen Richard Wolff die Medien orientierte. Die Verträge wurden übrigens abgeschlossen, bevor der Mehrwertausgleich im Kanton Zürich gesetzlich geregelt wurde. Mit dem kürzlich vom Gemeinderat aufgehobenen Parkplatzkompromiss hat die Verlegung der Parkplätze in die Tiefgarage nichts zu tun; der Hafen Enge liegt ausserhalb jenes Gebiets, in dem der Kompromiss bisher galt.

Warum nicht der grosse Wurf?

Eigentlich wäre ein noch deutlich grösserer Park möglich gewesen; vor gut einem Jahr hat die private Gruppierung IG Seepärke um den Unternehmer Urs Ledermann und den Architekten Walter Wäschle ihre Idee für die grosszügige Umgestaltung des linken Seeufers der Öffentlichkeit präsentiert. Das Kernstück dieser Pläne waren die Aufhebung des

Mythenquais vor den Versicherungsgebäuden und die Verlegung des Verkehrs auf die Alfred-Escher-Strasse – was von der Kapazität her offenbar möglich wäre.

Mit der Verlegung hätte man nicht nur deutlich mehr Platz für den Park gewonnen, sondern auch für einen grosszügigen Neubau der Sukkulentensammlung, in dem weitere Attraktionen hätten angesiedelt werden können. Die Stadt hat den Wettbewerb für die Umgestaltung des Parkplatzes aber vorangetrieben, weil dies schon lang so beschlossen gewesen sei. Und demnächst werden auch die Planungen für die Sanierung des Mythenquais anlaufen.

Ist der Traum der IG Seepärke also definitiv ausgeträumt? Stadtrat Richard Wolff verneinte an der Medienkonferenz. Mit dem nun ausgewählten Projekt werde nichts verhindert; der Park sei irgendwann durchaus erweiterbar. Die Sanierung des Mythenquais wäre wohl das einschneidendere Projekt; dieses würde neue Lösungen sicherlich für viele Jahre hinfällig machen. Ja, die Frage stelle sich tatsächlich bald, sagte Wolff vor den Medien.

Immerhin scheint eine von der IG Seepärke als Minimalvariante skizzierte Lösung nach wie vor möglich: Der Mythenquai bildet ja kurz nach den Versicherungsbauten eine riesige Kreuzung, die in dieser Dimension kaum mehr nötig ist. Das Sanierungsprojekt tangiert diesen Bereich nicht, sondern nur die

Strasse direkt vor Swiss Re und Zurich. Man könnte also den Mythenquai direkt nach den Versicherungsbauten rechtwinklig abbiegen lassen – womit mindestens mehr Raum für die Erweiterung der Sukkulentensammlung entstünde.

Am Rand der Medienkonferenz konnte man schon einen Begriff für diese Idee aufschnappen: Vertreter des Tiefbauamts sprachen von der gekröpften Variante. Nach dem gekröpften Nordanflug wird uns vielleicht demnächst auch der gekröpfte Mythenquai beschert. Auf jeden Fall ist diese Variante aussichtsreicher als die vollständige Verlagerung des Verkehrs.

Der Hafen Enge liegt direkt vor den Gebäuden von Swiss Re und Zurich

