

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 2. Dezember 1998

2038. Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler über die Studie «Stadtentwicklung Zürich 2100» und Ausbauprojekte der SBB. Am 19. August 1998 reichte Gemeinderat Robert Schönbächler (CVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 98/260 ein:

Aufgrund ihrer Planung haben sich die SBB offenbar entschieden, bei ihren Ausbauprojekten im «Knoten Zürich» den Wipkinger-Viadukt um eine zweite Doppelspur zu erweitern und den Zürcher Hauptbahnhof mit einem Flügelbahnhof zu entlasten. Verschiedene überwiesene Vorstösse im Gemeinderat beinhalten Forderungen zu diesen Ausbauprojekten unter anderem ein Konzept für eine langfristige Entwicklung des Fernverkehrs im Knoten Zürich.

Im Oktober 1997 erschien anlässlich der Jahresausstellung der Architekturabteilung an der ETH Zürich, Professur für Architektur und Entwurf, eine Publikation zum Thema «Stadtentwicklung Zürich 2100». Diese Architekturdiskussionen beinhalten auch die Chance einer sinnvollen Verlegung des Hauptbahnhofes und der Verbauung des brachliegenden Anschlussareals. Eine mögliche Verlegung des heutigen Standpunktes des Hauptbahnhofes wurde in den letzten 150 Jahren – auch von den SBB – immer wieder in Erwägung gezogen.

In Zusammenhang mit dieser Publikation «Stadtentwicklung Zürich 2100» und aktuell mit den Bahn-Ausbauten im Knoten Zürich ergeben sich an den Stadtrat die nachstehenden Fragen:

1. In den Texten von Helmut Spieker, den Arbeitsheften und Darstellungen des Studiengedankens zur Thematik «Innen-Stadt-Entwicklung Zürich» wird ausführlich begründet, dass westlich der Hardstrasse ein neuer Fernbahnhof plaziert werden könnte, um den Anschluss an das internationale Fernverkehrsnetz in Europa nicht zu verlieren.

Wie beurteilt der Stadtrat diesen Vorschlag generell im Sinne einer aktiven Stadtentwicklung, sozusagen als Zürichs Weg ins 21. Jahrhundert? Hätte ein solcher, zusätzlicher Fernbahnhof günstige Auswirkungen auf die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz? Ist dem Stadtrat bekannt, wie die SBB einen Standort für einen Fernbahnhof zwischen Hardbrücke und Altstetten beurteilen? Gibt es weitere Studien zu diesem visionären Vorhaben und was kann aus Ihnen abgeleitet werden?

2. Welche Vorteile würden sich durch einen neuen Fern-Bahnhof auf die mögliche Entwicklung für die Stadtkreise 4 und 5 ergeben? Ist der Stadtrat auch der Auffassung, dass das zwischen Zürich Hauptbahnhof und der Hardbrücke freiwerdende, bisherige Bahngelände von etwa 78 ha Fläche, ein städtischer Grossraum mit Einmaligkeitscharakter in Europa für mehr Lebensraum und in dieser Stadt die letzte Möglichkeit zur Zentrumsverweiterung, darstellen würde?

3. Gegen die Planaufgabe des Flügelbahnhofes und gegen die neue Linienführung Zürich HB–Zürich Wipkingen, sind von verschiedensten Seiten Einsprachen sowie eine Volksinitiative vorangekündigt worden. Ist der Stadtrat bereit, diesen Zeitaufschub zu nutzen, um die geplanten Ausbauprojekte aus städtischer Sicht im Sinne der Realisierung eines 2. Durchgangsbahnhofes mit einem möglichen Verzicht auf den Viaduktausbau nochmals neu zu überprüfen? Hat die städtische Behördendelegation mit den SBB, dem Kanton und dem Verkehrsverbund die anlässlich der Gemeinderatsdebatte vom 25. Juni 1998 in Aussicht gestellten Verhandlungen miteinbezogen? Wenn eigentliche «Quartiervertreter» nicht miteinbezogen werden, wie gedenkt der Stadtrat die Quartierinteressen in diese Verhandlungen miteinzubeziehen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2: Die Architekturabteilung der ETH Zürich hat zwischen 1994/95 und 1997 die Thematik «Innenstadt-Entwicklung Zürich» unter der Leitung von Professor Helmut Spieker ausgiebig behandelt. Im Oktober 1997 fand an der ETH Höng-

gerberg die Jahresausstellung zu diesem Thema statt. Die ganze Ausstellung ist in den Broschüren «Zürich 2100» und «Bahnhöfe in europäischen Städten – Zürichs Fall als Optimum» ausführlich dargestellt.

Ausgangspunkt der Thematik war das Bahnhofprojekt Eurogate. Professor Spieker meint, es gehe dabei nicht darum, was an diesem Projekt besser oder schlechter sei, sondern es gehe um die Lebenschancen der Stadt Zürich.

Professor Spieker findet, das Eurogate wirke wie ein Pfropfen, der das darunterliegende Grossareal der Gleisanlagen verschliesse – das städtische Hauptentwicklungsgebiet. Indem Prof. Spieker auch auf das Projekt von Architekt Theo Hotz eingeht, verwirft er auch diesen Vorschlag als Selbstüberschätzung: eine Monotonie-Architektur werde durch eine andere ersetzt, meint er. Er schlägt vor, sich Gedanken über einen stadträumlichen Entwicklungsplan zu machen, zu dem die in Vielfalt gebauten Häuser beitragen, damit urbaner Raum entstehe. Das wäre das Angebot, auf das Zürich ein Recht habe – als Anspruch an Investoren und Architekten.

Alle Studien hatten zum Ziel, die Gleisanlagen der SBB zwischen Hauptbahnhof und Hardbrücke vollständig aufzuheben und neu durch Bebauungen zu nutzen. Vom bestehenden Hauptbahnhof würde nur die grosse Bahnhofhalle und der S-Bahnhof Museumstrasse mit den Zufahrten übrigbleiben.

Der Ansatz der Architekturabteilungsarbeiten ging also einzig und allein von städtebaulichen Überlegungen aus und nicht von den Bedürfnissen der Eisenbahn und deren Kunden. Eine moderne, umweltfreundliche Verkehrsbewältigung im Raum Zürich war kein Ziel.

Verkehrstechnische Aspekte wurden nur insofern mit einbezogen, als generell Vorteile eines Durchgangsbahnhofes als Ziel formuliert wurden. Keine Rede ist davon, dass die Verbindung zwischen dem neuen «Hauptbahnhof Herdern» und dem Stadtzentrum nur noch durch ein Umsteigen auf die S-Bahn erfolgen könnte – eine Lösung, zu welcher der Stadtrat nicht stehen könnte.

Der Stadtrat beurteilt die Vorschläge «Stadtentwicklung Zürich 2100» – wie die Jahrzahl bereits andeutet – als zeitlich weit weg. Ihm ist zurzeit nicht bekannt, wie die SBB zu einem Fernbahnhof zwischen Hardbrücke und Altstetten stehen.

Der Stadtrat ist nicht gewillt, auf eine Verlegung des Hauptbahnhofs vom heutigen zentralen Standort an einen undefinierten Ort zwischen Hardbrücke und Altstetten einzugehen. Die grösste Stärke des heutigen Standortes ergibt sich gerade daraus, dass er mitten im wirtschaftlichen Zentrum der Stadt steht. Eine Verlegung des Hauptbahnhofs hätte unabsehbare Folgen für das in den letzten 150 Jahren gewachsene Stadtzentrum mit all seinen zentralörtlichen Funktionen. Als Beispiel wäre zu befürchten, dass die Innenstadt als Einkaufsbereich an Bedeutung verlieren würde. Ob bei einem so tiefgreifenden Stadtumbau die heutige Kaufkraft in der Stadt erhalten werden könnte, oder ob nicht die umliegenden autoorientierten Einkaufszentren davon profitierten, muss aus heutiger Sicht offen bleiben.

Für Zürich ist für die nationalen und internationalen Verbindungen – im Gegensatz zur S-Bahn – kein Durchgangsbahnhof nötig, denn die Aufenthaltszeiten der Züge im Hauptbahnhof werden durch die Umsteigezeiten zwischen den einzelnen Zügen bestimmt.

Mit der «Verpendelung» auch der nationalen Fernzüge entfällt auch der früher notwendig gewesene Lok-Wechsel.

Zudem zeigt eine rudimentäre Überprüfung der von Prof. H. Spieker bevorzugten Lösung des verlegten Fernbahnhofes, dass die für einen solchen Bahnhof benötigte Längenentwicklung (einschliesslich Weichenköpfe) zwischen dem Wipkingen- und dem Hardturmviadukt keinen Platz hat. Weiter stünde die Hardturmviadukt der Verbindungsschleife von Altstetten in Richtung Wipkingen im Weg.

Im Rahmen der laufenden Entwicklungsplanung West wurden drei Architekten- und Planerteams aufgefordert, visionäre Gedanken für Zürich West zu entwickeln. Namentlich ein Beitrag aus dem Ausland schlug eine ähnliche Lösung vor. Nach ausführlicher Analyse kam man jedoch aus Sicht der Stadt und der beteiligten Grundeigentümer zur Ansicht, dass sich eine solche Lösung nicht aufdrängt. Dies aus folgenden Gründen:

– Eine Verschiebung der bestehenden Zentralhierarchie in Richtung Zürich West wird als nicht sinnvoll erachtet. Das wirtschaftliche Zentrum soll weiterhin im Kreis 1 verbleiben. Eine Verlegung nach Zürich West hätte unter anderem folgende Nachteile: Das radial auf die Innenstadt ausgerichtete Tram- und S-Bahn-Netz würde nicht mehr funktionieren, und die Innenstadt Zürichs soll weiterhin der attraktive Arbeits-, Konsum- und Freizeitort bleiben. Zürich West sollte sich aber als zweites attraktives Nebenzentrum zu Oerlikon etablieren.

– Die Entwicklung wäre zu stark abhängig von einzelnen Grossinvestitionen und der von Bern gelenkten Politik der SBB. Durch eine schrittweise Gebietsaufwertung mittels verschiedener kleinerer Projekte und der Verstärkung des durchaus attraktiven Milieus der umliegenden Stadtkreise gelingt es besser, auf die sich immer rascher ändernden Bedürfnisse der Anwohner und Notwendigkeiten des Marktes zu reagieren.

– Der Gleiskörper spielt heute eine wichtige Rolle bezüglich der klimatischen Durchlüftung der Stadt. Zudem gilt er als wichtigster Naturkorridor im Limmattal. Diese Funktion soll der Gleisraum gemäss Richtplan auch in Zukunft erfüllen.

Auch der Stadtrat kommt zur Überzeugung, dass mit diesen Utopien kein Beitrag zur kurzfristigen Lösung der Bahn-2000-Projekte im Raum Zürich geleistet werden kann, insbesondere nicht zur Beurteilung der aktuellen Probleme mit den beiden umstrittenen SBB-Projekten «neuer S-Bahnhof Sihlpost» (früher Flügelbahnhof genannt) und «3./4. Gleis Zürich–Wipkingen».

Zu Frage 3: Dem Stadtrat sind die Mängel und die Problematik der beiden SBB-Projekte «S-Bahnhof Sihlpost» und «3./4. Gleis Zürich–Wipkingen» bekannt. Er hat sich deshalb entschlossen, im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu verlangen, dass alternative Lösungen ernsthaft evaluiert werden.

Konkret bringt der projektierte S-Bahnhof Sihlpost eine Kapazitätserweiterung des Hauptbahnhofs und eine Entflechtung der Zu- und Wegfahrstrecken. Die damit verbundene Angebotserweiterung des öffentlichen Verkehrs ist grundsätzlich positiv zu beurteilen. Gleichzeitig weist das Projekt aber auch schwerwiegende Mängel auf, insbesondere im Hinblick auf die Erschliessung. Für die Benutzer der S-Bahn-Linien S1, S2, S8 und S14 entstünden äusserst lange,

nicht zumutbare Fussgängerverbindungen zu den übrigen S-Bahn-Linien im S-Bahnhof Museumstrasse und zum Bahn-Fernverkehr in der Haupthalle. Aber nicht nur die Fussgängerverbindungen zwischen den einzelnen Perrons wären mangelhaft, sondern auch die fussgängerseitigen Zugänge zum örtlichen öffentlichen Verkehrsnetz der VBZ wären unzureichend. Diese Mängel brächten einen deutlichen Attraktivitätsverlust bei den öffentlichen Verkehrsmitteln mit sich.

Der Stadtrat stellte deshalb im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Verfahren zu den Projekten «S-Bahnhof Sihlpost» und «3./4. Gleis Zürich HB–Wipkingen» folgende Anträge:

Die SBB seien zu verpflichten,

1. in einer detaillierten Vorprojektstudie die Vor- und Nachteile alternativer baulicher und betrieblicher Varianten, insbesondere eines unterirdischen Durchgangsbahnhofes, aufzuzeigen,

2. basierend auf dieser Vorprojektstudie in einem schriftlichen Bericht detailliert die Vor- und Nachteile möglicher Varianten, insbesondere der beiden Projekte unterirdischer Durchgangsbahnhof und S-Bahnhof Sihlpost, gegenüberzustellen und zu begründen, welchem Projekt aus welchen Gründen im Rahmen einer Güterabwägung der Vorzug zu geben sei.

Und drittens beantragte der Stadtrat, dass die Genehmigungsbehörde mit der Bewilligung des S-Bahnhofs Sihlpost und des 3./4. Gleises Zürich HB–Wipkingen zuzuwarten habe, bis aufgrund der von den SBB verlangten Nachträge ein begründeter Entscheid gefällt werden könne.

Eine genauere Prüfung der Variante unterirdischer Durchgangsbahnhof im Rahmen einer Vorprojektstudie drängt sich auf, weil durchaus gewichtige Vorteile für dessen Realisierung sprechen: Ein unterirdischer Durchgangsbahnhof besitzt im Vergleich zum S-Bahnhof Sihlpost eine sehr viel grössere Leistungsfähigkeit, die spezifischen Nachteile eines Kopfbahnhofes fallen weg, die Realisierung eines 3./4. Gleises Wipkingen zu Lasten der betroffenen Quartiere erübrigt sich. Dass die Realisierung eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs grundsätzlich ausser Betracht fallen müsse, weil sie in bezug auf den Knoten Zürich zu einer zeitlichen Verzögerung und damit zwingend zu einem angeblich nicht lösbaren Engpass mit Auswirkungen auf den nationalen und internationalen Bahnverkehr führen würde, konnten die SBB bisher – mangels entsprechender Vorprojektstudien – nicht glaubwürdig nachweisen.

Eine stadrätliche Delegation hat Ende Oktober 1998 mit dem Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zürich bezüglich des Knotens Zürich eine erste Aussprache geführt. Dabei wurde ein gemeinsames Vorgehen vereinbart. Man ist sich einig, dass eine Prüfung von Alternativen zum Projekt «S-Bahnhof Sihlpost» (Flügelbahnhof) und 3./4. Gleis nach Wipkingen unumgänglich ist. Dabei werden verschiedene Projekte – unter anderem der viel diskutierte zweite unterirdische Durchgangsbahnhof – auf ihre technischen, zeitlichen und finanziellen Aspekte geprüft. Bedingung ist, dass eine alternative Lösung erhebliche Vorteile bietet und nicht neue Sachzwänge schafft. Die Prüfung von Alternativen kann parallel zum laufenden Verfahren vorgenommen werden, so dass bessere Lösungen mitberücksichtigt werden können. Die Koordination liegt bei der Behördendelegation Knoten Zürich.

Die Federführung des Projektes wird die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich übernehmen. Die SBB zeichnen für die unternehmerischen Aspekte verantwortlich. Das Projekt berücksichtigt auch Fragen der Stadtentwicklung. Die Beteiligung der Stadt Zürich ist daher ebenfalls wichtig. Der Stadtrat wird bei den weiteren Gesprächen die Anliegen der betroffenen Quartiere und ihrer Bevölkerung einbringen.

Inzwischen ist eine kantonale Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» lanciert worden, welche ähnliche Ziele wie der Stadtrat verfolgt. Der Stadtrat begrüsst deshalb diese Initiative.

Vor dem Stadtrate
der Stadtschreiber
Martin Brunner