Zeitschrift: NIKE-Bulletin

Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung

Band: 3 (1988)

Heft: 6: Bulletin

Rubrik: Anderswo gelesen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Erinnerungen an die Wahrheit - Zur Kontroverse um den Zürcher Hauptbahnhof-Nordtrakt

Die Schweizerischen Bundesbahnen müssen im Zürcher Hauuptbahnhof Bauprovisorien für 9,7 Millionen Franken erstellen. Diese Massnahme ist eine Folge der anhaltenden Kontroverse um den Wiederaufbau des Nordosttraktes und einem massvollen Neubau auf dem Areal des ehemaligen Swissair-Terminals. Wenn heute erhebliche Bauverzögerungen und Mehrkosten unumgänglich sind, so liegt die Verantwortung dafür ausschliesslich bei den SBB. Der Heimatschutz hat früh und unmissverständlich Stellung bezogen. Er übt damit sein Wächteramt aus und nimmt die ihm im Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 eingeräumten Rechte wahr. Dieses Gesetz verpflichtet die SBB ausdrücklich, das heimatliche Landschafts- und Ortsbild zu schonen.

Stein um Stein ...

Die folgende "Auslegeordnung" zeigt, dass bei einem kooperativen Verhalten der SBB die Weichen schon vor zwei Jahren hätten richtig gestellt werden können.

Am 16. Juli 1982 stimmten die Denkmalpfleger von Bund, Kanton und Stadt Zürich aus bautechnischen Gründen einem vorübergehenden Teilabbruch des Nordtraktes zu. Im Sommer 1984 gingen Bilder der Demontage der Sandsteinfassaden durch die Presse, und der bauliche Vorgang wurde ausführlich beschrieben: "Zur Errichtung der Abschlussmauer und der Ueberdachung des unterirdischen S-Bahnhofs Museumstrasse wurden die Quader sorgfältig vom verbindenden Mörtel getrennt, abgehoben und nach Zürich Affoltern transportiert. Zuvor bekamen sie noch Nummern aufgemalt, damit beim Wiederaufbau 1988 jeder Stein wieder auf den andern passt." Am 25. Februar 1987 bestätigte der Stadtrat von Zürich in Beantwortung einer Interpellation aus EVP-Kreisen den Sachverhalt: "In allen weiteren Verhandlungen der SBB mit dem Stadtrat und den zuständigen städtischen Beamten wurde immer von der originalgetreuen Rekonstruktion des Nordosttraktes ausgegangen."

Treu und Glauben

Als im Sommer 1985 das Gerücht aufkam, dass die SBB nicht länger an einen Wiederaufbau dachten, signalisierte die Stadtzürcherische Vereinigung für Heimatschutz Opposition, und der Rechtsdienst des Schweizer Heimatschutzes reichte am 31. Oktober 1985 vorsorglich eine Beschwerde ein. Auf die Beschwerde hin hielt das Bundesamt für Verkehr (Sektion Recht) noch am 9. Januar fest: "Die historische und anerkanntermassen erhaltenswerte Küchliwirtschaft wird beibehalten beziehungsweise, soweit daran etwas geändert würde, in der ursprünglichen Form wiederhergestellt." Bemerkenswert ist, dass das Konzept "Bahn 2000" im gleichen Schreiben erwähnt wird.

Im August 1986 wurde bekannt, dass die SBB nun doch Pläne für einen Neubau ausgearbeitet hatten. Der Empörung in der Oeffentlichkeit folgten Proteste auf politischer Ebene: Die CVP nahm mit Befremden Kenntnis von den Neubauplänen; die EVP warf in einer Interpellation die Frage auf: "Ist der Stadtrat nicht auch der Meinung, dass im vorliegenden Geschehen sich Denkmalpflege, Heimatschutz und Bevölkerung verschaukelt vorkommen müssen und derartige Abläufe das Vertrauen in die Institutionen und Behörden untergraben?" Die FDP forderte, "dass die seinerzeit abgegebenen Versprechen lückenlos eingehalten werden". In einer Fraktionserklärung erinnerte die SVP an das vor der Volksabstimmung über die S-Bahn abgegebene Versprechen, dass diesem Vorhaben "kein Haus und kein Baum" zum Opfer fallen werde, und führte

ANDERSWO GELESEN

weiter aus: "Sie gibt ihrem grossen Befremden darüber Ausdruck, dass die SBB-Generaldirektion offensichtlich nicht gewillt ist, sich an diese für den Volksentscheid wesentliche Zusicherung zu halten. Sie verstösst damit eindeutig gegen den Grundsatz von Treu und Glauben und belastet die Beziehungen zwischen dem Kanton Zürich und den Bundesbahnen in einer Weise, die dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich höchst abträglich ist. Angesichts dieser brisanten Situation ersucht die SVP-Fraktion den Regierungsrat ... alles zu unternehmen, damit dieses staatspolitisch ... fragwürdige Vorhaben verhindert werden kann." Die Stimmung in SP-Kreisen brachte wohl das "Volksrecht" zum Ausdruck, wenn es von "selbstherrlichen Bahnhof-Bauern" sprach.

Am 3. Februar 1987 wurde das inzwischen eingeholte Gutachten des Schweizer Heimatschutzes an einer Pressekonferenz vorgestellt. Gleichzeitig unterbreitete die Stadtzürcherische Vereinigung für Heimatschutz einen realistischen Vorschlag für eine Lösung unter Einbezug des zu rekonstruierenden Nordosttraktes. Unverzüglich traf man sich mit Vertretern der Generaldirektion und der Kreisdirektion III der SBB, aber auch mit der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich. Allseitig war man sich des Damoklesschwertes, das über der Terminplanung hing, bewusst.

Es ist zu bedauern, dass Stadt und Kanton Zürich in der Folge nicht an den ursprünglichen Abmachungen festhielten. Als Antwort auf die teils verwirrenden Pressemitteilungen der Behörden deckte der Heimatschutz die Diskrepanz zwischen den bescheidenen Abstrichen und Projektänderungen auf Grund der amtlichen Forderungen und den städtebaulichen und denkmalpflegerischen Vorstellungen des Heimatschutzes auf und versicherte am 14. April 1987, dass er nicht auf Kompromisse eingehen werde, die langfristig zu einer Irreführung des Bürgers führen.

Denkmalpflegerischer Generalauftrag

In einer knappen Stellungnahme vom 8. Januar 1982 hatte die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege wegen der städtebaulichen Situation an der Museumstrasse den Standpunkt eingenommen, "dass andere, gewichtigere Zubauten modernen Stils sich nicht nur weniger mit dem Wanner-Bau vertragen, sondern zu eigentlichen Störfaktoren werden können". Ein ausführliches Gutachten der Denkmalpflege-Kommission des Kantons Zürich vom 4. August 1986 kam gleichfalls zum Schluss, dass ein Neubau einen schwerwiegenden Eingriff in die "vertraute und ausgewogene Körper- und Raumabfolge der Limmatsilhouette bedeuten" würde. Die Würdigung des Nordosttraktes lautete wie folgt: "Es ist festzuhalten, dass der Nordosttrakt von 1901 die gleiche Neurenaissance-Formensprache spricht wir der Altbau von 1865-1871. Es herrschte damals eindeutig ein Wille zur formalen Angleichung des neuen Traktes an den Hauptbau."

Wenig standfest verhielt sich die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege - und mit ihr die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission - in der Folge und vergass offenbar ihren Generalauftrag. In ihrer Stellungnahme im Plangenehmigungsverfahren hält sie zwar fest, "dass mit einem Wiederaufbau das Stadtbild Zürichs am allerwenigsten beschädigt würde, und erachtet diese Variante deshalb immer noch als die beste Lösung". Gleichzeitig wird mit Blick auf die durch das Konzept "Bahn 2000" geschaffenen

ANDERSWO GELESEN

Sachzwänge bedauert, "dass damit die an sich richtige Lösung nicht mehr möglich sei". Eine Frage müssen sich die beiden beratenden Fachkommissionen gefallen lassen: Ist es ihre Aufgabe, Interessenabwägungen politischer Art vorwegzunehmen? Zu betonen ist in diesem Zusammenhang, dass sich die Denkmalpfleger von Stadt und Kanton standfest verhalten.

Politischer Entscheid

Die Tatsache, dass alle paar Monate ein neues Projekt vorgestellt wird, wirkt nur beschränkt als ein Ringen um die beste Lösung. Sie stellt vielmehr die Planung der SBB vollends in Frage. Insbesondere beunruhigt, dass alle Verbesserungsvorschläge am Grundproblem - nämlich am Bauvolumen - vorbeizielen. Solange sich aber an den Planänderungsprämissen nichts ändert, gilt allein der Kernsatz im Gutachten des Schweizer Heimatschutzes: "Das Volumen ist wegen seiner Höhe aus städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gründen unakzeptabel." Das Bundesamt für Verkehr hat dem jüngsten Projekt erwartungsgemäss zugestimmt. Nächste Entscheidungen müssen nun auf politischer Ebene fallen, das heisst im Bundesrat. Dieser ist für die Behandlung eines Rekurses zuständig (in erster Instanz das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, in zweiter und letzter Instanz der Gesamtbundesrat). Der Heimatschutz wird Ende Oktober über seine weiteren Schritte orientieren.

Versprechen einlösen

Die Frage steht im Raum, ob das kurzfristig aufgeblähte Raumprogramm der Technokraten Vorrang vor dem Zürcher Stadtbild und den Erwartungen der Bürger hat. Bundesrat Leon Schlumpf sicherte im Zuge der parlamentarischen Beratungen über das Konzept "Bahn 2000" für die geplanten Neubaustrecken eine landschaftsschonende Linienführung zu. Wäre es die Stadtlandschaft Zürich nicht wert, diese Gesinnung im Vorfeld der Volksabstimmung über die "Bahn 2000" an einem prominenten Beispiel zum Ausdruck zu bringen und das gegebene Wort einzulösen? So könnten die Zürcher ihr Vertrauen in die SBB zurückgewinnen.

Roman G. Schönauer
Präsident der Stadtzürcherischen
Vereinigung für Heimatschutz

(NZZ, 14. Okt. 1987, mit freundlicher Genehmigung der Redaktion)

* * * * *