Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 13 (1956)

Heft: 4

Artikel: Zur Zürcher Generalverkehrsplanung : die Bedeutung einer unterirdischen Schnellbahn für die Regionalplanung

Autor: Egli, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783296

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: 07.01.2026

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

August 13. Jahrgang Nr. 4

Plan

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung • Revue suisse d'urbanisme • Fachorgan für kommunale Bau- und Planungsfragen

Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung · Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz · Offizielles Organ des Internationalen Bundes der Landschaftsarchitekten (IFLA) Erscheint 6mal jährlich

Landesplanung

Redaktioneller Teil der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung
Redaktion: H. Aregger, Stationsstrasse 59, Zürich 3, Telephon (051) 35 28 03
Redaktions-Sekretariat: Kürbergstrasse 19, Zürich 49, Telephon (051) 56 88 78

Zur Zürcher Generalverkehrsplanung

Die Bedeutung einer unterirdischen Schnellbahn für die Regionalplanung

Von F. Egli, Redaktor des «Limmattaler Tagblattes», Zürich

In der Diskussion über die Gutachten zum Generalverkehrsplan der Stadt Zürich ist eine der wichtigsten Fragen, ob man dem S-Bahn-Kreuz nach dem Gutachten Leibbrand-Kremer oder einem unterirdischen Schnellstrassenbahn-System nach dem Vorschlag Pirath-Feuchtinger den Vorzug geben soll. Das letztere Gutachten schlägt vor, in einem Umkreis, der dem *äusseren* City-Ring Bürkliplatz-Enge-Stauffacher-Gewerbeschulhaus-Platte-Helmplatz-Bellevue entspricht, die Strassenbahn unterirdisch zu führen und dabei zum Teil mit neuer Linienführung die *Limmat* an drei Stellen, die *Sihl* an zwei Stellen zu untertunneln. Das würde bedingen, dass bis auf eine Tiefe von 12 Metern gegangen werden müsste und wir praktisch nicht eine Unterpflasterbahn, sondern eine *Untergrundbahn* hätten, nur mit dem Unterschied, dass natürlich diese

Schnellstrassenbahn

bei weitem nicht das Tempo einer richtigen Untergrundbahn und auch nicht der von Prof. Leibbrand postulierten S-Bahn erreichen würde, da sie in der Hauptsache die bisherigen Stationen bedienen und nur vom Hauptbahnhof aus unterirdisch mit einer einzigen Haltestelle unter dem Schaffhauserplatz nach Oerlikon verlaufen würde, so dass sie hier den Charakter einer eigentlichen Schnellstrassenbahn annähme. Die Kosten für ein solches unterirdisches Schnellstrassenbahn-System sind sehr hoch und kommen derjenigen einer Untergrundbahn gleich, ohne aber eine wesentliche Beschleunigung des Verkehrs nach den Aussenquartieren und nach den Zürcher Vororten zu bringen. Im übrigen müsste, wie die Erfahrungen im Ausland gelehrt haben, der ausfallende oberirdische Strassenbahnverkehr teilweise durch Autobusbetrieb ersetzt werden. Auf jeden Fall müsste aber das ganze dichtbewohnte Gebiet zwischen Hauptbahnhof und Oerlikon durch ein *neues Autobusnetz* bedient werden, so dass wir glauben, dass trotz einer gewissen Beschleunigung des VBZ-Verkehrs in der City durch den Wegfall der Lichtsignale an bisherigen Strassenkreuzungen sich eine starke *Verteuerung* für die Zürcher Verkehrsbetriebe ergeben würde, womit Taxerhöhungen unvermeidlich wären. Wenn der Plan Pirath-Feuchtinger ziemlich viele Befürworter findet, so deshalb, weil mit ihm die ganze City mit ihren verkehrsüberlasteten Hauptplätzen *tramfrei* würde. Mit einigen normalen Unterführungen, so glaubt man, könnte man dann die Probleme der Verkehrsüberlastung lösen, wie sie sich beim Bellevue- und Bürkliplatz und bei der Sihlporte stellen. Neue Strassenunterführungen oder -überführungen an diesen Verkehrsknotenpunkten wären also unerlässlich; wir glauben aber, dass sich diese Probleme auch meistern lassen, wenn die Strassenbahn auf diesen Hauptplätzen beibehalten wird, wie dies in der

«Kleinen Tramverlegung»

nach dem Plan Leibbrand-Kremer vorgesehen ist. Diese postulieren eine eigentliche Unterpflasterbahn in der engeren City, unter Vermeidung der Unterführungen von Limmat und Sihl, die eine Anlage in grosser Tiefe notwendig machen würden. Lediglich der Schanzengraben würde unterführt und im Gebiet des Paradeplatzes müsste die Unterpflasterbahn zweistöckig gebaut werden, da anders die bisherige Ueberlastung dieses Platzes durch die Strassenbahn selbst nicht beseitigt werden könnte. Angesichts der sehr hohen Kosten, die ein unterirdisches Strassenbahnnetz ohne wesentlichen Gewinn erfordern würde, glauben wir, dass es richtig ist, sich auf die «Kleine Tramverlegung» zu beschränken.

Die Verkehrsnot an den Hauptknotenpunkten kann durch Unterführungen des *Strassenverkehrs* bewältigt werden sowie durch Aufhebung von Strassenbahnlinien — z. B. der Linie 4 auf der Strecke Bellevue - Bahnhof

über das Limmatquai, die durch einen Autobusbetrieb mit kürzeren Intervallen besser bedient werden könnte, als mit der Strassenbahn.

Auf den Hauptverkehrsplätzen

blieben lediglich einige Kreuzungen des Strassenverkehrs mit der Strassenbahn; es ist aber nicht zu vergessen, dass diese mit den ohnehin notwendigen Lichtsignalanlagen für die Fussgänger koordiniert werden

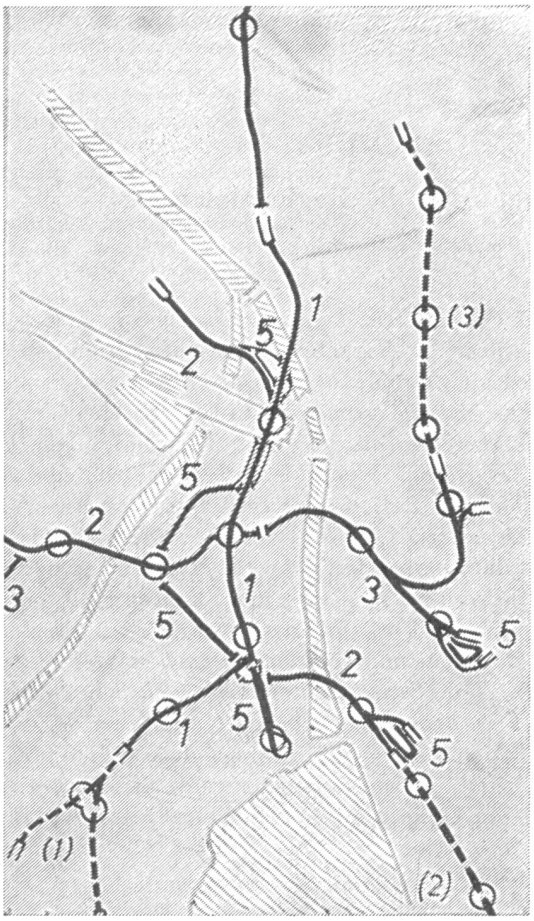

Abb. 1. Ausführungsplan für eine unterirdische Schnellstrassenbahn nach Pirath-Feuchtinger. Die fetten Linien zeigen den unterirdischen Verlauf (neuer Kreuzungsbahnhof beim Rennweg), die Ziffern geben die Bauperioden von je fünf Jahren an. Zuerst würde also die Linie Bleicherweg - Paradeplatz - Hauptbahnhof - Stampfenbachstrasse erstellt.

können, so dass die völlige Befreiung der Plätze von jedem Strassenbahnverkehr aus diesem Grunde nicht unbedingt notwendig ist, es sei denn, man würde zur Vermeidung *jeder* Kreuzung auf diesen Plätzen auch noch Fussgänger-Unterführungen bauen, was aber die schon sehr hohen Kosten des Generalverkehrsplanes noch mehr erhöhen würde.

Die Kostenberechnungen der beiden Gutachten bezogen sich nicht auf die Lösung der Verkehrsprobleme an den Hauptplätzen — die bekanntlich auch im Gutachten Pirath-Feuchtinger gar nicht behandelt wurden —, so dass auch diese übrigens dringlichsten Bauaufgaben der Stadt zum Budget des Generalverkehrsplanes noch hinzuzurechnen sind.

Durch die «Kleine Tramverlegung» wird das Hauptziel der Unterpflasterbahn erreicht: Es verbleiben nur noch wenige Lichtsignalanlagen, die Ueberlastung durch den Stossbetrieb mit eigenem Wagenmaterial der VBZ wird vermieden, der Verkehr kann also in der City beschleunigt werden und schliesslich wird die Hauptforderung erfüllt: die *Bahnhofstrasse* bleibt ausschliesslich dem motorisierten Verkehr — neben dem Fahrradverkehr selbstverständlich — reserviert, und die Entlastung wäre so weitgehend, dass sogar das Stationieren der Autos längs der Bahnhofstrasse für den Einkauf (Zeit 30 Minuten) wieder eingeführt werden könnte. Das heisst, das Gebot «Meidet die Bahnhofstrasse» für den Automobilisten würde dem Gegenteil Platz machen: Die Bahnhofstrasse wäre auch für den einkaufenden Automobilisten wieder erreichbar und nicht nur für den Fussgänger. Und nun zum

S-Bahn-Kreuz

der Gruppe Leibbrand-Kremer, dessen Kennzeichen als S-Bahn im Unterschied zu einer Untergrundbahn der direkte Anschluss an das bestehende *oberirdische Eisenbahnnetz* ist, das in die Vororte hinausführt. Die Gruppe Pirath-Feuchtinger hat bekanntlich ebenfalls eine Variante einer solchen S-Bahn entworfen, deren Kreuzungspunkt aber nicht beim jetzigen Hauptbahnhof, sondern beim Pelikanplatz wäre, eine Lösung, die nicht vorteilhaft ist, auf alle Fälle nicht, so lange der heutige Kopfbahnhof für den Schnellzugsverkehr von Zürich weiterbestehen würde. Eine Verlegung des S-Bahnkreuzes zum Hauptbahnhof empfiehlt sich aber auch deswegen, weil hier alle radialen Hauptlinien der Strassenbahn zusammentreffen. Eine Koordination zwischen S-Bahn, welche den gesamten Personenzugsverkehr der Region Zürich aufnehmen würde, und des Strassenbahn-, bzw. Autobusnetzes der Stadt Zürich ist aber für den wirtschaftlichen Erfolg eines solchen S-Bahn-Kreuzes ausserordentlich wichtig, denn Strassenbahn und Autobusse haben hier gewissermassen die wichtige Funktion des Zubringerdienstes zu übernehmen. Wichtig ist aber auch, dass die aus den Aussenquartieren und Vororten kommenden Passagiere des Lokalzugsverkehrs durch Umsteigen rasch an irgend einen Punkt der Stadt Zürich gelangen können. Daher wird man auch mit Vorteil die neu zu schaffenden Haltestellen des S-Bahn-Kreuzes Oerlikon-Hauptbahnhof-Enge und Stadelhofen-Hauptbahnhof-Altstetten in der Nähe von Strassenbahn- oder Bus-Haltestellen errichten. Die *Reisegeschwindigkeiten* für die beiden annähernd gleich langen Strecken des S-Bahn-Kreuzes von 6 km werden von der Gruppe Leibbrand-Kremer auf 11,5—13,5 Minuten berechnet bei einer Zugsdichte von 7,4—14 Minuten, die natürlich für die Stosszeiten noch auf bedeutend kürzere Intervalle reduziert würden.

Die Koordination

VBZ - S-Bahn würde wohl erlauben, die heutigen unwirtschaftlichen und in die Verkehrsspitze fallenden Direktautobusse zwischen weit auseinanderliegenden Stadtquartieren in der Hauptsache ausfallen zu lassen, womit eine entsprechende Personal- und Materialersparnis möglich ist. Wesentlich ist natürlich eine zweckmässige Organisation des *Umsteigens* zwischen den auf den Bahnhofplatz-Gessnerallee einmündenden, ebenfalls unterirdischen Strassenbahnen und der S-Bahn. Voraussetzung ist auch die Koordination der Taxordnung der beiden Verkehrsbetriebe — eventuell unter Benützung des gleichen Billetts mit einem noch festzusetzenden Umsteigezuschlag. Unter diesen Voraussetzungen ist anzunehmen, dass die S-Bahn einen nicht unwesentlichen Teil der bisherigen VBZ-Frequenz übernehmen würde, anderseits ist aber auch eine Stimulierung der Frequenz für *beide* Betriebe zu erwarten, ein Umstand, der nicht ganz nebensächlich ist, wenn man in Betracht zieht, dass die öffentlichen Verkehrsmittel in den USA unter der stürmischen Entwicklung des Autoverkehrs einen ständigen Rückgang der Verkehrsfrequenzen aufweisen.

Aus diesem Grunde ist auch wichtig, dass die Stadt Zürich über leistungsfähige, schnelle und vor allem billige öffentliche Verkehrsmittel verfügt. Es ist auch eine Entwicklung ins Auge zu fassen, die heute schon in den USA erreicht ist und durch die enorme Zunahme der motorisierten privaten Verkehrsmittel zu einer totalen Verstopfung der modern ausgebauten Strassen in den amerikanischen Städten in den Stosszeiten geführt hat. In diesem Falle müssten auch bei uns grosse Parkplätze oder Garagen in den Aussenquartieren angelegt werden, und es ist alsdann von Vorteil, wenn sie bei Stationen einer S-Bahn liegen, die den Automobilisten rasch in die City bringen würden.

Einer der Hauptvorzüge einer S-Bahn ist aber ihre enorme Bedeutung für die

Regionalplanung von Zürich.

Man kann einwenden, dass uns die S-Bahn nichts nütze, da sie die Hauptverkehrsplätze vom oberirdischen Verkehr keineswegs entlaste. Dieser Standpunkt ist kurzsichtig. Für die Regionalplanung von Zürich, d. h. für die Erschliessung neuer Wohngebiete für die Stadt Zürich, welche in ihren eigenen Gemarkungen bald keine Bauplätze mehr aufweisen wird, ist eine S-Bahn von grosser Bedeutung, weil für diese Wohngebiete eine gute und rasche Verbindung mit der Stadt — und nicht nur wie bisher mit dem Hauptbahnhof oder Stadelhofen — von ausschlaggebender Bedeutung ist. Wir haben um Zürich herum noch die schönsten, vollständig unerschlossenen Wohngebiete — denken wir z. B. nur an das Hochplateau zwischen Urdorf und Birmensdorf, die durch eine neue SBB-Station und eine Verdichtung des Zugsverkehrs — die von der S-Bahn zu erwarten wäre —, mit einem Schlag mit dem Verkehrsnetz von Zürich verbunden würden, so dass die Fahrzeiten beinahe bis an die ent-

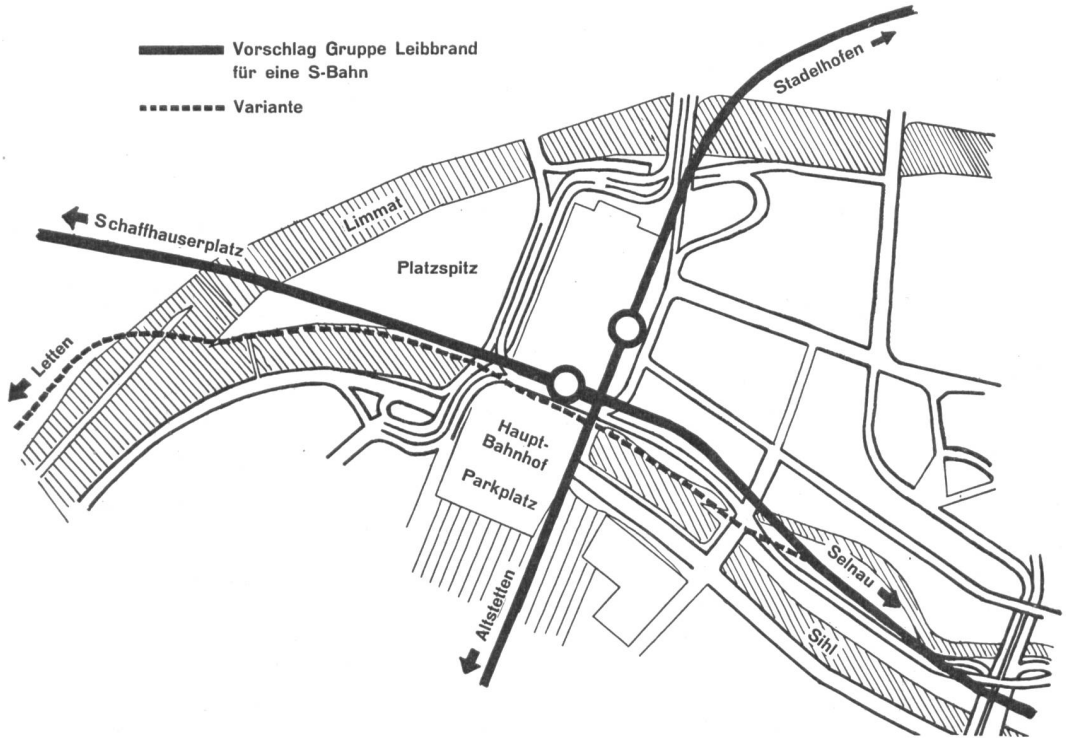

Abb. 2. Die Führung der unterirdischen Schnellbahn nach Vorschlag Leibbrand/Kremer im Gebiet des Hauptbahnhofes. Gestrichelte Linie zeigt unsere Variante mit teilweiser Verwendung des Schanzengraben-Bettes und Weiterführung der S-Bahn zum Platzspitz mit Limmatüberführung nach dem Letten, Wipkingen und Oerlikon.

ferntesten Punkte der Stadt noch innerhalb der 30-Minutengrenze liegen würden. Die Studiengruppe «Wir bauen eine neue Stadt» hätte hier sogar direkt ein prächtiges Arbeitsfeld, neue Vororte in der Region Zürich zu erschliessen. Was den bisher ungenügenden Anschluss im Westen Zürichs betrifft, gilt auch für die Erschliessung anderer Gebiete rund um Zürich. Wir erwähnen nur das *rechte Zürichseeufer*, dem für das Jahr 1956 der Beginn des Baues der *Doppelspur* versprochen wurde, welche die Einführung von Pendelzügen mit sehr stark verkürzten Fahrzeiten erlauben würde. Bisher war aber das rechte Zürichseeufer praktisch nur mit dem Bahnhof Stadelhofen an das städtische Verkehrsnetz angeschlossen, so dass hier die Fahrzeiten in entferntere Gebiete der Stadt immer noch ungünstig lagen. Die im SBB-Projekt 1954 vorgesehene direkte Einführung der rechtsufrigen Linie unter der Limmat nach dem Hauptbahnhof brächte den Anschluss an das S-Bahn-Kreuz und zugleich den ersten Arm dieses Kreuzes. Unverständlich ist, dass man im SBB-Projekt vorgesehen hat, diese Rechtsufrige ebenfalls in einen *Kopfbahnhof* — 16 m unter den heutigen Geleiseanlagen des Hauptbahnhofes — einmünden zu lassen, statt die logischen Konsequenzen zu ziehen und diese Linie als S-Bahn nach Altstetten weiterzuführen.

Der Pendelverkehr der Züge auf dem S-Bahn-Kreuz

Der Vorteil einer S-Bahn für die Besiedelungspolitik der Region Zürich würde darin bestehen, dass die Wahl des Wohnortes ausserhalb von Zürich erleichtert würde und nicht mehr so stark vom Arbeitsplatz abhängig wäre, weil dieser auch von einem Wohnort auf der entgegengesetzten Seite der Stadt in annehmbarer Fahrzeit mit S-Bahn und städtischen Verkehrsbetrieben erreicht werden könnte. Nach den Untersuchungen der Gruppe Leibbrand-Kremer würden auf der Linie Nord-Süd Oerlikon-Enge, unter Einbezug der Sihltalbahn, unter den heutigen Verhältnissen vom Hauptbahnhof aus in der Richtung Oerlikon und in der Richtung Selnau-Enge je 73 Personenzugspaare verkehren, die sich also in idealer Weise ergänzen würden und bei denen das zeitraubende Rangieren in den Zürcher Kopfbahnhof erspart bleiben würde. Der Einwand, dass dieser Pendelverkehr auf beiden Achsen der S-Bahn technische Schwierigkeiten ergeben würde, weil am frühen Morgen fast der gesamte Pendelverkehr Richtung Zürich strömt, über die Mittagszeit und am Abend wieder in umgekehrter Richtung, erscheint uns keineswegs stichhaltig, da ja die SBB ohnehin die Lokalzüge nach den Aussenstationen führen muss, um hier die Masse der täglichen Bahnabonnenten aufzunehmen, welche zur Arbeit in die Stadt fahren. In der Nord-Südachse sind die Verhältnisse weniger günstig, weil den 49 auf der Linie Altstetten - Hauptbahnhof verkehrenden Personenzugspaaren nur 28 Paare auf der Linie Tiefenbrunnen - Meilen gegenüberstehen. Es ist aber damit zu rechnen, dass für die Rechtsufrige mit dem Bau der Doppelspur ohnehin eine Verdichtung des Zugsverkehrs vorgesehen ist. Ausserdem liesse sich ein Ausgleich dadurch schaffen, dass die aus dem Limmattal und dem Reppischtal kommenden Personenzüge, deren Vermehrung siedelungspolitisch ebenfalls von grosser Bedeutung wäre, teilweise nur bis *Tiefenbrunnen* weitergeführt würden, wobei die entsprechende Zugsdichte durchaus erlauben würde, einen Teil des bisherigen *Strassenbahnverkehrs* Tiefenbrunnen - Hauptbahnhof zu übernehmen, was ermöglichen würde, die Linie Nr. 4 der Strassenbahn auf dieser Strecke ganz ausfallen zu lassen (Ersatz Bellevue-Hauptbahnhof durch einen Autobusbetrieb). Unter diesen Bedingungen liesse sich auch auf diesem Arm des S-Bahn-Kreuzes eine mittlere Zugsdichte von zirka zehn Minuten erreichen.

Erweiterung des Hauptbahnhofes überflüssig

Der Bau einer S-Bahn wäre natürlich von enormer Bedeutung für die Sanierung der Verhältnisse im Zürcher Hauptbahnhof. Trotz der projektierten unterirdischen Einführung der Rechtsufrigen sieht das SBB-Projekt 1954 doch noch eine Erweiterung der Geleiseanlagen des Hauptbahnhofes um zwei Geleise in der Richtung des ehemaligen Hotels Habis Royal und der Postbrücke vor, wobei offenbar nicht einmal die dringend notwendige Verbreiterung der heutigen Perrons vorgesehen ist. Dieser «Wasserkopf» mitten in der Stadt mit all seiner Unwirtschaftlichkeit des Kopfbahnhofes hätte auch seine Rückwirkungen auf den Vorbahnhof, so dass namentlich der heutige Engpass der Geleiseanlagen bei der Langstrasse-Unterführung auch noch durch mehrere Geleise verbreitert werden müsste.

Durch die S-Bahn werden von rund 600 täglich in den Zürcher Hauptbahnhof einlaufenden Zügen rund 400 Personenzüge *unterirdisch* in den Zürcher Hauptbahnhof, und zwar in den neuen Durchgangsbahnhof geführt, welcher sich unter der heutigen Eingangshalle sowie auf der Höhe der Gessnerallee befinden wird, wo der West-Ost-Arm des S-Bahn-Kreuzes vorbeiführt. Damit werden die heutigen 16 Geleise des Hauptbahnhofes in der Hauptsache für den Schnellzugsverkehr reserviert, die Zahl der Geleise kann reduziert und die dringend notwendige Verbreiterung der Perrons vorgenommen werden.

Die S-Bahn empfiehlt sich also aus folgenden Gründen:

1. Sie saniert auf ideale Weise die Verhältnisse im Zürcher Kopfbahnhof für alle Zukunft, erspart also der Stadt, dem Kanton und den SBB diesbezügliche Kosten.

2. Sie bildet die direkte Fortsetzung einer bereits von den SBB geplanten unterirdischen Führung der rechtsufrigen SBB-Linie auf Stadtgebiet.

3. Sie ist die weitaus billigste Lösung einer unterirdischen Schnellbahnverbindung für Zürich.

4. Da sie den Verkehr der SBB aus den Vororten übernimmt, verfügt sie über die bereits für eine Untergrundbahn notwendige Frequenz. Sie übernimmt einen

Teil des bisherigen VBZ-Verkehrs — man denke z. B. nur an die starke innerstädtische Frequenz einer S-Bahn-Station *Sihlporte* — ohne zugleich die Rentabilitätsbasis der Zürcher Verkehrsbetriebe zu zerstören. Da die Wagenzahl der S-Bahn in Spitzenzeiten leicht vermehrt werden kann, kann sie auch einen wesentlichen Teil des Stossverkehrs der VBZ übernehmen.

5. Die S-Bahn fördert in starkem Masse die Bewegungs- und Niederlassungsfreiheit der Bevölkerung in der Region Zürich mit Bezug auf Wohn- und Arbeitsort und fördert die Ansiedelung ausserhalb der Stadt.

Hauptbahnhof-Oerlikon nach dem Vorschlag der genannten Gruppe verbesserungsbedürftig, und zwar einmal dadurch, dass der Schanzengraben bei der «Sihlporte» in die Sihl abgeleitet und die S-Bahn also nicht mehr unter dem Schanzengraben durch nach dem Selnau geführt werden müsste, womit die sonst notwendigen Niveaudifferenzen der Bahn verschwänden. Anderseits aber dadurch, dass die S-Bahn längs der Platzspitzanlagen wieder aufsteigen, die Limmat überqueren und unter teilweiser Benutzung der freiwerdenden Geleise der jetzigen rechtsufrigen Zürichseebahn *oberirdisch* nach dem Letten und nach der

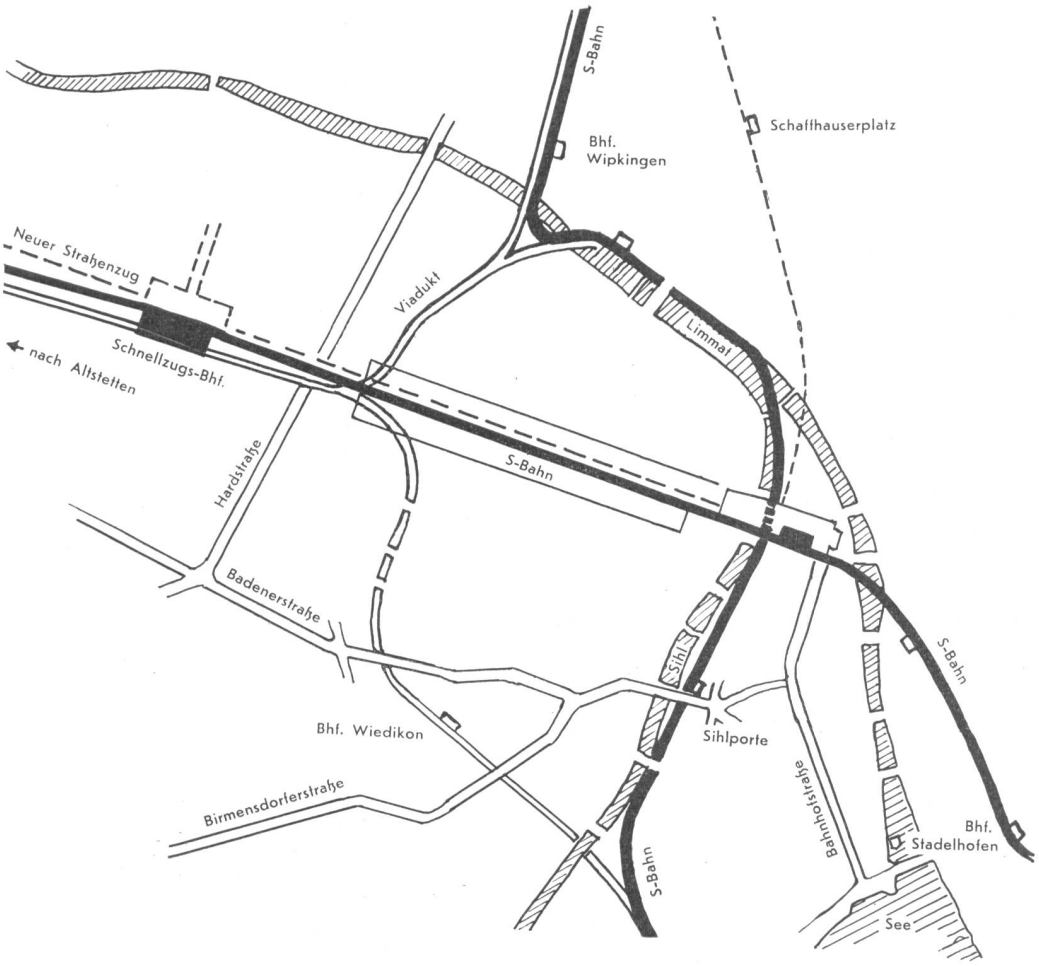

Abb. 3. Unser Vorschlag für eine Verlegung des Schnellzugs-Kopfbahnhofes vom Bahnhofplatz ins Herderngebiet. Fette schwarze Linie zeigt das S-Bahn-Kreuz mit Variante über Bahnhof Wipkingen. Rechts oben S-Bahnlinie nach Vorschlag Leibbrand/Kremer mit unterirdischer Haltestelle Schaffhauserplatz.

Die Führung der S-Bahn

Während der Nord-Süd-Arm des von der Gruppe Leibbrand-Kremer vorgeschlagenen S-Bahn-Kreuzes in der Weiterführung nach Altstetten unter den heutigen Geleiseanlagen oder oberirdisch gegeben ist und auch diesbezüglich keine weiteren Schwierigkeiten bietet — solche stellen sich in grösserem Masse erst hinsichtlich der Unterführung der Limmat von Stadelhofen her —, wäre die Führung des *Ost-West-Armes* Enge-

Station Wipkingen der SBB geführt würde, von wo sie durch einen zweiten Tunnel nach Oerlikon-Bahnhof und von hier wiederum unterirdisch möglichst bis zu einem neuen SBB-Bahnhof *Schwamendingen* führen sollte.

Verlegung des Schnellzugsbahnhofes ins Herderngebiet?

Eine fast als zu kühn erscheinende Lösung der Probleme des öffentlichen, aber auch des privaten Ver-

kehrs in Zürich wäre es, wenn nun nach der Befreiung des Zürcher Kopfbahnhofes von rund 400 Personenzügen durch das S-Bahn-Kreuz gleich noch einen Schritt weitergegangen und der verbleibende Schnellzugs-Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof im Herderngebiet, ungefähr auf der Höhe der Herdernstrasse, ersetzt würde. In Artikeln in der «NZZ» und im «Tages-Anzeiger» hat der Zürcher Publizist O. Singer bereits auf die Vorteile einer Verlegung des Zürcher Hauptbahnhofes nach der Herdern aufmerksam gemacht, wobei er allerdings auch den gesamten Personenzugsverkehr der rechts- und linksufrigen Zürichseebahn, der Oerlikoner Linie und der Altstetter Linie in diesen Durchgangsbahnhof leiten möchte, in gleicher Weise, wie man nun ja auch den Heidelberger Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt hat. Auch das wäre technisch wohl möglich, hätte aber zwei wesentliche Nachteile: Die Bundesbahnen könnten ihre Aufgabe einer Schnellverbindung im Zürcher Vorortsverkehr nach dem Zentrum der Stadt, welcher auch zugleich der Schnittpunkt der VBZ-Linien ist, nicht mehr richtig erfüllen, auch wenn der neue Hauptbahnhof durch eine unterirdische Bahn mit dem heutigen Hauptbahnhofgelände verbunden würde, anderseits käme der Zürcher Hauptbahnhof damit in allzugrosse Entfernung vom Zürcher Geschäftszentrum, der City. Wenn aber das S-Bahn-Kreuz für den Zürcher Personenzugsverkehr an der Stelle des heutigen Hauptbahnhofes unterirdisch gebaut wird, dann kann der Schnellzugsbahnhof ohne Schaden ins Herderngebiet verlegt werden. Diese Lösung muss fast als das «Ei des Kolumbus» des Zürcher Generalverkehrsplans bezeichnet werden, weil damit der gewaltige Riegel entfernt würde, den der heutige Hauptbahnhof mit dem Vorbahnhof heute städtebaulich und verkehrstechnisch bildet. Da für die S-Bahn und verwaltungstechnische Abteilungen nur noch ein kleiner Teil der heutigen riesigen Bahnhofhalle für ein Bahnhofgebäude benötigt würde, könnte über das gesamte SBB-Areal bis ungefähr auf die Höhe der heutigen Hardbrücke städtebaulich und verkehrstechnisch verfügt werden, also über ein Areal von schätzungsweise 300 000 Quadratmetern in Citynähe. Ueber die Einzelheiten einer solchen Verlegung des Schnellzugsbahnhofes nach dem Förrlibuck möchten wir hier nicht ausführlicher werden. Die Schnellzüge von der Enge her lassen sich über die bestehende Linie in den Bahnhof Herdern einführen, diejenigen von Oerlikon über den «umgedrehten» Viadukt. Da ohnehin die Verlegung des Zürcher Rangierbahnhofes nach Spreitenbach-Killwangen heute schon feststeht, würde damit die Aufhebung oder Umorganisation von Geleiseanlagen wesentlich erleichtert. Durch den Nordsüdstrang der S-Bahn erhält der Schnellzugsbahnhof eine rasche Verbindung mit dem heutigen Hauptbahnhof, d. h. dem Schnittpunkt des S-Bahn-Kreuzes. Die Verbindung des Schnellzugsbahnhofes mit der Sihlpost müsste im Zuge der linken Zürichseelinie unterirdisch erfolgen. An Stelle der Hardbrücke, die nach SBB-Projekt um fünf Meter erhöht werden soll, wäre eine Unterführung verkehrstechnisch zweckmässiger. Der Schnellzugsbahnhof Herdern würde immer noch ziemlich in der Stadtmitte liegen, wäre also verhältnismässig auch für alle jene leicht erreichbar, welche die S-Bahn nicht benützen. Insbesondere ergäbe sich auch die Möglichkeit, die als Autobahn vorgesehene Bernerstrasse (früher Industriestrasse) direkt über die heutigen Geleiseanlagen bis ins Stadtzentrum zu führen. Auch über Einzelheiten der Verwendung des freiwerdenden SBB-Areals für die Erstellung von neuen Strassenzügen, für einen *neuen Stadtteil* und des heutigen Hauptbahnhofs für eine architektonisch grosszügige Ausgestaltung mit Platzerweiterungen gegen die Bahnhofstrasse und die Limmat wollen wir uns hier nicht äussern. Jedenfalls würde hier auch Platz für neue Parkierungsmöglichkeiten (Autosilos) geschaffen, ja sogar das neue Stadttheater wäre als Pendant zum Landesmuseum hier gar nicht deplaciert.

Die Finanzierung

Bekanntlich — d. h. es war anscheinend nicht einmal den Stadtvätern bekannt — besteht ein Vertrag, wonach bei einer Verlegung des Zürcher Hauptbahnhofes nach der Herdern die SBB das freiwerdende Areal *entschädigungslos* an die Stadt abtreten müsste. Aus diesem Grunde hatten vielleicht die SBB-Organe bisher gar kein grosses Interesse, eine Verlegung des Hauptbahnhofes ins Auge zu fassen, obschon auch sie sicher wünschen würden, vom bahnverteuernden und unrationellen Kopfbahnhof endlich wegzukommen. Dieser Vertrag liesse sich aber sehr elegant so erfüllen. dass sich die Stadt verpflichtet, mit dem Ertrag aus dem wertvollen Bauareal im Werte von mehreren hundert Millionen Franken den Hauptteil an der Sanierung der Zürcher SBB-Verhältnisse inkl. neue S-Bahn zu übernehmen.

Die Bundesbahnen haben allerdings vor einigen Jahren beschlossen, dass der Zürcher Hauptbahnhof an der Stelle bleiben soll, wo er heute steht, und dass er auch als Kopfbahnhof bestehen bleiben soll. Doch glauben wir, dass es in Fragen der Verkehrsplanung keine endgültigen Beschlüsse geben darf und genau so, wie nun gemäss Gutachten Frohne nachträglich der Entscheid gefallen ist, den Zürcher *Rangierbahnhof* ausserhalb der Stadt ins Limmattal zu verlegen, so kann auch der Bau einer S-Bahn (welcher die SBB eher positiv gegenüberstehen) in der Frage Kopf- oder Durchgangsbahnhof neue Entschlüsse aufdrängen. Die stadträtliche Kommission für die Prüfung der Gutachten zum Generalverkehrsplan hat laut einem Zwischenbericht beschlossen, die Frage einer S-Bahn nicht weiter zu verfolgen und den Entscheid auf die Zukunft zu verschieben. Dieser Entscheid ist insofern bedauerlich, als S-Bahn und Sanierung des innerstädtischen Verkehrs getrennte Aufgaben sind und die erstere insbesondere die siedelungspolitische Entwicklung der Region Zürich weitgehend beeinflussen würde. Beide Fragen können oder sollten daher nebeneinander behandelt werden.