



WOLLISHOFER EINGABE 1917

Aktualisiert: 26. Nov. 2021

Vor einiger Zeit war wollipedia.ch beim Ortsmuseum Wollishofen zum Gespräch. Wir wollten herausfinden, wie wir in Zusammenarbeit die Wollishofer Geschichte noch besser zu den Quartierbewohnerinnen und -bewohnern bringen könnten. Zu Beginn des Gesprächs legte mir Walter Hollinger ein Dokument auf den Tisch mit der herausfordernden Frage: «Kennen Sie das?» Ich muss gestehen: Ich kannte es nicht. Der Titel des Dokumentes lautete:

«Eingabe der Lesegesellschaft und des Quartiervereins Wollishofen an den Stadtrat von Zürich betreffend die Verlegung des Bahnhofes Wollishofen». Datum des Dokumentes: 1917.

Eine Verlegung des Bahnhofs? Der Text des Dokumentes macht es klar. Es ging den Initianten um ein wichtiges Anliegen im Zusammenhang mit dem Ausbau der linksufrigen Zürichseebahn, die mit der Errichtung des neuen Bahnhofs Enge 1925-27 ihren Abschluss fand. Die neue Linienführung brachte viel mehr unterirdische Trasse (man sprach von «Tiefbahn») und behinderte damit – mindestens in Wiedikon und Enge – den Strassenverkehr aller Art weniger. Paul Guyer, der Engemer Historiker, hält fest, dass mit dem neuen Bahnregime zwölf Strassenübergänge aufgehoben werden konnten, und man damit täglich 91 Minuten Unterbruch «sparte».*

Eingabe

der Lesegesellschaft und des Quartiervereins Wollishofen
an den tit. Stadtrat von Zürich
betreffend
die Verlegung des Bahnhofes Wollishofen.
(Projekt 1917 mit 6 Planbeilagen).

Einleitung.

Während der jahrzehntelangen Studien und Unterhandlungen betreffend den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn auf dem Gebiete der Stadt Zürich war auffallender Weise die Frage einer zweckmässigen und durchgreifenden Regelung der Eisenbahnverhältnisse im Quartier Wollishofen nie zum Gegenstande näherer Prüfung gemacht worden.

Durch das genehmigte und bereits in Ausführung begriffene Projekt einer Tiefbahn werden die ungünstigen Verhältnisse, welche durch die Uebergänge à niveau bedingt sind, für das Quartier Enge und das Gebiet bis zum Hauptbahnhof mit beträchtlichem Aufwand an Geldmitteln beseitigt. Im Quartier Wollishofen sollen dagegen die alten Bahnverhältnisse mit ihren grossen, den Verkehr, die Strassen- und Quartierentwicklung hemmenden Nachteilen bestehen bleiben.

*Eingabe Verlegung des Bahnhofes Wollishofen. Ausschnitt Titelseite.
Ortsmuseum und Sammlung MZ.*

Und Wollishofen? Für Wollishofen war keine Änderung vorgesehen – ausser, dass der beim alten Bahnhof Enge gelegene Güterbahnhof nach Wollishofen verlegt werden sollte. Das gefiel einigen Wollishofern überhaupt nicht. Sie beklagten sich, dass die Neuführung der Bahntrassen mehr Vorteile für Wollishofen bringen sollte, denn auch hierzulande beklagte man sich über den tiefen Einschnitt, den die Bahn zwischen Quartier und See bildete, den erschwerten Zugang zum See also, ebenso über die langen Wartezeiten, die man fürs Überqueren der Geleise an der Seestrasse brauchte. Man suchte also Anschluss an eine Politik, die «die Strassen- und Quartierentwicklung» nicht mehr hemmen sollte. Initiator dieser Bewegung war Herr Alb. Remensberger-Hartmann. Er war Eigentümer des Honeggerschen Landgutes an der Seestrasse 426 und wohnte auch dort. Zusammen mit Ingenieur A. Mayer, ebenfalls Wollishofen, trug er seine Gedanken der Lesegesellschaft Wollishofen vor, die vorschlug, den Quartierverein zu begrüssen. Daraus entstand ein feinausgearbeitetes Projekt «mit 6 Planbeilagen», die in besagter «Eingabe» dem Stadtrat unterbreitet wurde, mit dem Wunsch, das so formulierte «Zusatzprojekt» der SBB zu unterbreiten.

Das Projekt

Wer das Projekt näher studiert, ist einerseits überrascht über die Qualität der technischen Überlegungen, andererseits auch betroffen über den Mut, oder gar die Sorglosigkeit, mit der das Projekt ganze Wohnquartiere – auch mit heute denkmalgeschützten Häusern – hinweg-gerafft hätte. Nun – damit wäre man ja nicht allein gewesen. Auch in der Enge fiel der grösste Teil des alten Dorfkerns dem Bau des Wollishofer Tunnels zum

Opfer. Aber kann sich heute jemand vorstellen, die teilweise sehr ehrwürdigen Häuser am Haumesser für eine Verkehrsinfrastruktur zu opfern? Gottlob nein. – Der Linienverlauf wäre folgender gewesen: von Zürich her durch den Wollishofer-Tunnel zum Muraltengut alles so wie heute, dann aber eine frühere leichte Rechtskurve sozusagen aufs Trasse der heutigen Seestrasse, die aus diesem Grunde gegen den See hätte verschoben werden müssen. Der Bahnhof wäre zwischen eine neue Haumesserstrasse und die neue Seestrasse zu liegen gekommen, und hätte unter sich nicht nur den Haumesser, sondern auch das Muraltengut «begraben». Bei der Staubstrasse wäre der Zug wieder in den Untergrund gefahren, durch den Kilchberg-Tunnel bis nahe an die Grenze zu Kilchberg unterirdisch – hätte aber in der Erdbrust auch noch zwei bis drei alte Bauernhäuser «mitgenommen».



Eingabe 1917, Planausschnitt Bahnhof Wollishofen. Ortsmuseum und Sammlung MZ.

Was hätte Wollishofen gewonnen, was verloren? Als Vorteile des Plans war sicher bedenkenenswert, dass der Bau der Bahnlinie dem See entlang tatsächlich für die Entwicklung Wollishofens zu einem seeanstossenden Wohnquartier nicht beste Bedingungen bot. Eine Bahnlinie schneidet immer auseinander, auch wenn mehrere Unterführungen für Fussgänger und eine für den Verkehr errichtet wurden. Aber nur schon die Seestrassenunterführung selber war so einschneidend, dass viele Bewohner Wollishofens das Rumpumpquartier ihrer Jugend nach dem Eingriff nicht mehr erkennen konnten. Die Nachteile des Projekts wären aus heutiger Sicht also viel gravierender gewesen: Ähnlich wie in der Enge, wären nicht nur zahlreiche alte Häuser zerstört worden, es wäre das ganze Quartier neu organisiert worden.

Schliesslich kann auch der Kampf des Stadtrates um die Erhaltung des Muraltengutes trotz Ausbaus der Seestrasse in den 1920er Jahren mit dem abgelehnten Projekt 1917 in Verbindung gebracht werden: Am 18. Mai 1924 stimmten die Stadtzürcher (Männer) über eine Wollishofer Vorlage ab: «Ausbau der Seestrasse zwischen Muraltengut und Hirschen Wollishofen». Dabei legten 23058 Zürcher ein Ja ein, dagegen waren 4439 (56% Stimm-beteiligung). Die Fachleute der Vorstudien wären aus technischen Gründen eher für Abriss gewesen, aber «der Stadtrat ging von der Ansicht aus, das eines der wenigen noch vorhandenen Denkmäler alter Zürcher Wohnbaukunst gebührend zu würdigen und zu schonen sei; er gab daher der Variante A den Vorzug.» Und im Jahr darauf – nach gewonnener Abstimmung und baulicher Realisierung – notierte die Exekutive die folgenden versöhnlichen Sätze (1925, S. 155): «Die Beibehaltung der Straßenkurve beim Muraltengut zwecks Schonung des vom neuen Besitzer inzwischen renovierten alten Herrschaftshauses macht sich infolge der starken Verbreiterung und der dadurch bedingten größeren Übersichtlichkeit der Straße nicht als großer Nachteil geltend, so daß die zur Ausführung gelangte Lösung, die seinerzeit stark bekämpft worden ist, zweifellos als befriedigend bezeichnet werden darf.»

Ende gut – alles gut?

(SB)

*Paul Guyer. Die Geschichte der Enge. Orell Füssli. Zürich 1980, S. 159.

** Geschäftsberichte des Stadtrates Zürich (des jeweiligen Jahres), hier Geschäftsbericht 1921, S. 189.