

Der andere, der geliebte Einschnitt



Dampfzug im Bahneinschnitt um 1903. (Postkarte: Sammlung Richard Limburg)

Kaum war die Westtangente im Bau, verbreitete sich die Kunde von neuem Ungemach: Die SBB kündeten 1970 ihre Absicht an, den Wipkinger Bahneinschnitt zu überbauen. Die Begeisterung in Wipkingen über diesen Plan war nicht eben gross, zumal die SBB im gleichen Jahr den Bahnhof Wipkingen zur unbedienten Haltestelle degradierte. Im Jahresbericht 1973 bezog der Quartierverein zu den mittlerweile konkretisierten Plänen klar Stellung: «Mit unserer Bevölkerung vertreten wir die Ansicht, dass dieser Tunneleinschnitt freigehalten werden muss.»¹⁴ Als 1986 ein neues Projekt für die Einschnittüberbauung vorlag, entbrannte im Quartier ein Sturm der Ablehnung. Der Quartierverein meldete sofort seinen Widerstand an, unterstützt vom eigens gegründeten Verein «Erhaltet die Grünflächen Wipkingens» und einem Teil der Parteien. Eine Volksinitiative wurde gestartet, die im Gebiet des Einschnitts eine Freihaltezone forderte. Denn beim Bahneinschnitt «handelt es sich um die einzige grosszügige Freifläche im Zentrum von Wipkingen, die mit ihren Wiesen und Obstbäumen den Wechsel der Jahreszeiten eindrücklich miterleben lässt.»¹⁵ Die geplanten Grossbauten, so die GGW, würden das Quartier verunstalten und das Einkaufszentrum im Kopfbau an der Wipkingerbrücke brächte den Quartierläden unerwünschte Konkurrenz.

Doch nach der Überarbeitung des Projektes gelang es der Baufirma Hatt-Haller, die bürgerlichen Parteien auf ihre Seite zu ziehen und die ablehnende Front im Quartier aufzubrechen. Eine Einzelinitiative aus diesem Lager unterstützte das Bauprojekt mit der Forderung nach einem Gestaltungsplan für Wohnbauten im Bahneinschnitt. Der Gestaltungsplan wurde in der städtischen Volksabstimmung gutgeheissen: Das Wohnungsnotargument hatte der Freihaltungsinitiative das Genick gebrochen.

Das Ensemble Oerliker Tunnel, Bahneinschnitt, Damm und Eisenbrücke über die Limmat ist ein bedeutendes Denkmal der Eisenbahntechnik des 19. Jahrhunderts; die 1856 fertiggestellte Strecke gab der damaligen Ingenieurkunst ungewohnte Aufgaben zu lösen. Doch während neugierige Zuschauer aus der Stadt bewundernd den Gang der Bauarbeiten beobachteten, reagierte die Gemeinde Wipkingen mit Empörung darauf, dass ihr Gebiet zwar durch die riesigen Bauten zerschnitten wurde, ein Bahnhof für das Dorf aber aus technischen und finanziellen Gründen abgelehnt wurde. Jahrzehntlang wiederholten die Gemeinde und später der Quartierverein ihre Vorstösse für den Bau einer eigenen Station. Vergeblich. Erst die Unterschriftensammlung im Jahr 1925 brachte die Sache ins Rollen. Dank massgeblicher Subventionierung durch die Stadt und durch benachbarte Industriefirmen erklärten sich die SBB endlich zum Bau eines Bahnhofs bereit. Am 8. Oktober 1932 war es so weit: 75 Jahre nachdem die ersten Dampflokomotiven an Wipkingen vorbeigekeucht waren, machte zum ersten Mal ein Zug im neuen Bahnhof halt. Für die GGW war 1932 deshalb «trotz der Weltwirtschaftskrise ein Freudejahr».⁶ Die Freude währte allerdings nicht lange, denn schon 1941 wurde der grösste Teil der Zugshalte wieder gestrichen. Erst mit der S-Bahn ist Wipkingen wieder zu einer belebten - nach wie vor jedoch unbedienten - Station geworden.

Die Jahrtausendwende bringt dem Wipkinger Bahneinschnitt neue Dimensionen. 1985, vor der Eröffnung der Zürcher S-Bahn, hatten noch durchschnittlich 240 Züge am Tag das Trasseepassiert, mit der Bahn 2000 soll diese Zahl bis auf das Doppelte anwachsen. Die SBB planen deshalb eine zweite Doppelspur zwischen Hauptbahnhof und Oerlikon, über die Linienführung wird ein Wettbewerb entscheiden. Der Quartierverein konnte dabei erreichen, dass in den Wettbewerbsbedingungen auch eine doppelstöckige Variante zugelassen wird. Damit würden die neuen Geleise bereits nach der Limmatüberquerung in einen Tunnel führen, und die Grünflächen beim Bahnhof mit den Blockwärterhäuschen und den grossen Nussbäumen könnten erhalten bleiben.