

914. Bahnhof Zürich. A. Im Beschluß des Regierungsrathes vom 31. März 1894 wird über die Vernehmlassung des Stadtrathes vom 14. März 1894, betreffend die Planvorlagen eines theilweisen Umbaues des Bahnhofes Zürich, gesagt: Man theile den vom Stadtrath eingenommenen Standpunkt nicht und glaube, daß derselbe zu einer unzulässigen Verzögerung der nunmehr dringlich gewordenen Aenderungen im Bahnhof führen würde.

B. Zu seiner Vernehmlassung vom 14. März 1894, welche gedruckt beiliegt, hat der Stadtrath sehr gewichtige Gründe aufgeführt, die ihn veranlassen, das Begehren zu stellen, erst später sich definitiv über die Planvorlagen aussprechen zu dürfen.

C. Zu seinem Revisionsgesuch vom 21. April 1894 erneuert und ergänzt derselbe seine Wünsche vom 14. März 1894 und verlangt namentlich, daß die Nordostbahn verhalten werde, die Umbauprojekte des Bahnhofes nicht nur stückweise, sondern sammt und sonders im ganzen Rahmen das Umbauprojekt zur Vorlage zu bringen, und daß ferner der Stadt Zeit gelassen werde, dieses für Zürich so ungemein wichtige Projekt zu prüfen.

Die Direktion der öffentlichen Arbeiten berichtet:

Das Revisionsgesuch hat die Direktion der öffentlichen Arbeiten neuerdings zu genauer Prüfung der Verhältnisse geführt und es hat sich dabei ergeben, daß dem Revisionsgesuche eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann. Der Stadtrath ist nach dem neuen Baugesetz verpflichtet, über das der Bauordnung unterstellte Gebiet in möglichster Bälde dem Regierungsrath einen Bebauungsplan zur Genehmigung vorzulegen. Daß dieser Plan mit der Bahnhofanlage und Umbaute soweit möglich in Einklang zu bringen ist, muß als selbstverständlich betrachtet werden. Hierbei kommen namentlich in Betracht nicht so sehr die städtischen und Quartierstraßen, als namentlich die öffentlichen Straßen. Wird die Stadt mit ihrem Gesuche um Fristerstreckung von einigen Monaten kurzer Hand abgewiesen und das Projekt der Nordostbahn genehmigt, so wird die-

selbe später zu äußerst kostspieligen Straßenbauten gezwungen werden, an welche schließlich auch der Staat zu ganz erheblichen Beiträgen sich verpflichtet sehen wird.

Der Stadtrath anbietet, mit möglichsten Kräften dazu beizutragen, daß seine definitive Vernehmlassung nach Verfluß von einigen Monaten erfolgen könne, und da die allgemeine Situation der Nordostbahn zur Zeit nicht derart ist, daß nach der Plangenehmigung eine sofortige Anhandnahme der Baute erfolgen kann, so scheint es rathsam, auf das Revisionsgesuch in zustimmendem Sinne einzutreten.

Nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten beschließt der Regierungsrath:

I. Das Revisionsgesuch des Stadtrathes vom 21. April 1894 betr. Fristerstreckung für die definitive Vernehmlassung über die Projekte der Nordostbahn, Umbau des Bahnhofes Zürich, wird für begründet erklärt.

II. Es ist folgendes Schreiben an das schweizerische Eisenbahndepartement in Bern zu richten:

„Mit Datum vom 31. März 1894 haben wir Ihnen eine Vernehmlassung über die Vorlagen der Nordostbahn betr. Aenderungen und Erweiterungen im Bahnhof Zürich übermacht.

Der Stadtrath hat in der Antwort auf diese Vorlagen, welche wir Ihnen beilegte, seine Stellung einläßlich begründet und namentlich verlangt, daß

a) die Nordostbahn angehalten werde, ihre Vorlage durch gleichzeitige Bekanntgabe ihrer Projekte über Erweiterung des Personenbahnhofes, der Gilgut- und Expressverkehrsanstalten, des Güterbahnhofes etc. zu ergänzen;

b) der Stadt die nöthige Zeit gelassen werde, um diese für Zürich's Entwicklung so äußerst wichtigen Projekte gründlich zu prüfen.

Wir ließen uns damals vernehmen, daß wir den Standpunkt des Stadtrathes nicht theilen, indem wir glauben, daß derselbe zu einer unzulässigen Verzögerung der nun dringlich gewordenen Aenderungen im Bahnhof Zürich führen würde.

Am 21. April 1894 reichte der Stadtrath ein Revisionsgesuch ein, welches wir in Abzug beilegen, worin wir ersucht werden, unsern Beschluß in Wiedererwägung zu ziehen und die Begehren des Stadtrathes nachträglich in empfehlendem Sinne an das Eisenbahndepartement zu leiten.

Der Regierungsrath sah sich deshalb veranlaßt, nochmals auf die Sache einzutreten.

Zufolge des neuen Baugesetzes ist der Stadtrath pflichtig, einen Bebauungsplan über das dem Baugesetz unterstellte Gebiet möglichst bald dem Regierungsrath zur Genehmigung vorzulegen. Wird dieser Bebauungsplan mit den Aenderungs- und Erweiterungsprojekten im Bahnhof Zürich nicht gewissermaßen in Einklang gebracht, so werden beinahe unüberwindliche Schwierigkeiten geschaffen und Stadt und Staat in kurzer Zeit sehr große Kosten für Straßenanlagen haben, welche bei richtiger Behandlung der Sache zum großen Theil vermieden werden könnten.

Die Lage der Nordostbahn scheint zur Zeit nicht der Art zu sein, daß die Verzögerung von einigen Monaten mit dem Beginn der Umbaute schwer in's Gewicht fallen wird.

Der Stadtrath sichert möglichste Beförderung zu und gedenkt bis Ende September seine Vernehmlassung einreichen zu können.

Diese und andere, ebenso zutreffende Gründe, wie sie im Revisionsgesuch des Stadtrathes enthalten sind, veranlassen uns in der That, auf Wiedererwägung unserer Vernehmlassung vom 31. März 1894 einzutreten und dem h. Eisenbahndepartement zu empfehlen, die Nordostbahn anzuhalten, ihre Vorlage durch gleichzeitige Bekanntgabe ihrer Projekte über Erweiterung des Personenbahnhofes, der Gilgut- und Expressverkehrsanstalten, des Güterbahnhofes etc. zu ergänzen und der Stadt die nöthige Zeit zu gewähren, um die für Zürich's Entwicklung so wichtigen Projekte gründlich prüfen zu können.

Es wäre vielleicht angezeigt, dem Stadtrath und der Nordostbahn direkt zu empfehlen, durch konferenzielle Verhandlungen bestehende Differenzen möglichst auszugleichen.“

III. Mittheilung an den Stadtrath Zürich, die Direktion der Nordostbahn und an die Direktion der öffentlichen Arbeiten.