



Die 2014 eröffnete Halle Löwenstraße mit den Gleisen 31–34.

© Foto: Jürg D. Lüthard

Zürich Hauptbahnhof – das viertgrößte Einkaufszentrum der Schweiz

Jürg D. Lüthard

Als 1847 die Schweizerische Nordbahn vor den Toren der Stadt Zürich ihren Bahnhof Zürich eröffnete, konnte sich sicherlich niemand vorstellen, dass dieser 168 Jahren später täglich von ca. 3.000 Zügen angefahren wird, 429.000 Passagiere ein-, aus- oder umsteigen und zudem 60.000 Passanten eines der 225 Geschäfte besuchen.

Zürich Hauptbahnhof ist der mit weitem Abstand bedeutendste Personenbahnhof der Schweiz. Er liegt nicht nur in der größten Schweizer Metropole, sondern ist auch der wichtigste Knotenbahnhof. Für den gesamtschweizerischen Integralen Taktfahrplan (ITF) ist sein Funktionieren mit schlanken Anschlüssen ausschlaggebend. Um dies zu ermöglichen, sind alle zulaufenden Doppelspurstrecken banalisiert (signalgesicherter Gleiswechselbetrieb) und mit sehr dichten Blockabständen versehen. Ein gutes Dutzend Überwerfungsbauwerke mit Brücken und Tunnels im Vorbahnhof und in der weiteren Umgebung ermöglichen möglichst kreuzungsfreie Fahrstraßen. Zudem sind zum Umsteigen sehr leistungsfähige Perron-Anlagen vorhanden. Bei der Einführung des Integralen Taktfahrplans 1982 waren stündliche Fernverbindungen üblich. Heute ist auf den meisten Fernverkehrsstrecken der Halbstundentakt gebräuchlich. Neben dem Fernverkehr bedienen 14 S-Bahn-Linien und diverse Regional- und HVZ-Züge den Hauptbahnhof. Dazu dienen heute 26 Perron-Gleise, 699 Weichen, 241 Haupt- und 788 Zwergsignale.

Das derzeitige Hauptgebäude wurde 1871, als Ersatz des ersten Kopfbahnhofs, vollendet. Mit der ersten Eingemeindung 1893 erhielt der Bahnhof seinen heutigen Namen „Zürich Hauptbahnhof“. Zwischen 1923 und 1929 erfolgte die Elektrifizierung aller Zulaufstrecken. Seit 1960 sind in der weiten Umgebung von Zürich alle Strecken elektrifiziert. 1930 bis 1933 kam eine erste umfassende Bahnhofserweiterung. Die Züge verkehren seither nicht mehr in die Bahnhofshalle hinein, sondern enden vor der heutigen Querhalle in der vorgelagerten Perron-Halle. Diese Halle und die Gleisanlagen wurden wiederum mehrmals umgebaut und umfassen heute die Gleise 3 bis 18, alle mit mindestens 400 Meter Nutzlänge. Einige der Gleise ragen aber bis zu 150 Meter aus der Halle ins Freie hinaus.

Eröffnung S-Bahn

Mit der Eröffnung der S-Bahn Zürich erfolgte 1990 der nächste große Ausbauschritt. Auf der nördlichen Bahnhofslängsseite ging der unterirdische viergleisige Durchgangsbahnhof Museumsstraße in Betrieb und unter dem Bahnhofplatz der zweigleisige Endbahnhof der SZU (Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn).

Der Bahnhof Museumsstraße mit zwei je 320 Meter langen und maximal 10,35 Meter breiten Perrons, für die Gleise 41 bis 44, dient fast ausschließlich der S-Bahn. Der Bahnhof ermöglicht mit dem neu erstellten, 2,1 km langen Hirschengrabentunnel zum Bahnhof „Zürich Stadelhofen“ (135.000 Passagiere/Tag, 3 Gleise!), anstelle der eingestellten Strecke über den Bahnhof Zürich Letten, einen wesentlich effizienteren Betrieb. Durch den zusätzlichen, 4,5 km langen Zürichberg-Tunnel von Stadelhofen in Richtung Glatttal und Winterthur konnten mehrere neue Direktverbindungen realisiert werden. Von den Gesamtkosten dieser Ausbauten von 653 Millionen Franken übernahmen der Kanton Zürich 80 % und die SBB 20 %.

Gleichzeitig entstand über der Gleisanlage Museumsstraße eine unterirdische Ladenpassage, die auch einen großen Bereich unter der Bahnhofshalle umfasst und mit dem 1970 eröffneten ShopVille unter dem Bahnhofplatz verbunden ist. Damit wurden insbesondere ab den Tram-Haltestellen die Fußgängerverbindungen zu den Gleisen optimiert. Da die Sihl die Perron-Halle rechtwinklig unterquert und über dem Bahnhof Museumsstraße fließt, besteht am westlichen Ende eine zweite unterirdische Passage „Gessner-Allee“.

Zusätzlich entstand über dem Bahnhof Museumsstraße, auf der Nordseite der Bahnhofshalle, ein neues Dienstgebäude. Es nimmt in den Obergeschossen insbesondere die bahnhofsnahen SBB-Dienststellen auf, wie auch Garderoben für das Zugpersonal und einen Polizeiposten.

Die SZU endete bis dahin kurz vor dem Stadtzentrum im Bahnhof Zürich Giesshübel und war nur durch die eine Tramlinie 8 erschlossen. Die neue

1,2 km lange Strecke führt unter der Sihl entlang und unter den Bahnhofplatz an die Stelle, wo einst eine U-Bahn-Haltestelle unter dem ShopVille geplant und baulich vorbereitet war. Der zweigleisige Endbahnhof mit den Gleisen 21 und 22 sowie Perron-Längen von 150 Metern dient der mit Wechselstrom elektrifizierten S4 und der mit 1.200 Volt Gleichstrom elektrifizierten S10 zum Uetliberg. Eigentlich ist die Strecke doppelspurig, aber betrieblich sind es, bedingt durch die Elektrifizierung, zwei Einspurstrecken mit abwechselnden Doppelspurabschnitten. Das funktioniert nur deshalb, weil die Fahrleitung zum Uetliberg seitlich um 1,3 Meter aus der Längsachse verschoben montiert ist. Die beiden S-Bahn-Linien verkehren zur HVZ sehr zuverlässig je im Zehnminuten-Takt! Die Kosten betragen insgesamt 105 Millionen Franken, von denen der Kanton 72 Millionen und der Bund 15 Millionen sowie die Gemeinden 18 Millionen Franken übernahmen. Insbesondere durch diese Verlängerung stiegen die Fahrgastzahlen der SZU von 4,25 Millionen 1989 auf heute über 13 Millionen.

■ Eröffnung der Durchmesserlinie

Der jüngste Ausbauschritt erfolgte im März 2014, und zwar mit der Eröffnung der Durchmesserlinie (DML) mit dem viergleisigen Bahnhof Löwenstraße. Die Gleise 31–34 liegen nun mit 16 Meter am tiefsten von allen Bahnhofsgleisen, zwischen den Bahnhöfen SZU und Museumsstraße, unter der Oberfläche. Die DML ermöglicht neue Direktverbindungen, insbesondere vom linken Zürichsee-Ufer nach Zürich Oerlikon (110.000 Passagiere/Tag) und weiter. Die zwei Perrons zu je 420 Meter Länge sind nun 13,5 Meter breit. Die dazu erstellte Ladenpassage ist mit den bestehenden Passagen verbunden.

Die ursprüngliche Idee 1997 war, diesen Bahnhof nur für die S-Bahn zu bauen, insbesondere mit Perron-Längen von lediglich 320 Metern. Damit wären sie aber für den Fernverkehr zu kurz gewesen, und einen reinen S-Bahn Bahnhof hätte der Kanton Zürich weitestgehend selbst finanzieren müssen. Der Schachzug bestand nun darin, daraus ein nationales Projekt für den Fernverkehr zu entwickeln. Zudem lobbyierten die Kantone Zürich, Tessin (für Mendrisio – Stabio – Varese, FMV) und Genf (für Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse, CEVA) für ihre S-Bahn-Projekte gemeinsam. So trug schlussendlich der Kanton von den Investitionen „nur“ noch 677 Millionen Franken und der Bund unter diversen Titeln 1.354 Millionen.

Damit die Perrons in die Waagrechte zu liegen kamen und im Vorbahnhof der Zwangspunkt Langstraße-Unterführung überquert werden kann, musste die westliche Rampe eine Steigung von 37% erhalten. Für die S-Bahn-Züge ist dies problemlos. Für den Fernverkehr fanden umfangreiche Versuche statt, die die Machbarkeit bewiesen.

Auf die Erschließung und gute Verbindungswege achtete man besonders. So sind alleine hier 57 Rolltreppen errichtet worden. Die Gänge sind großzügig dimensioniert und hell beleuchtet sowie mit zahlreichen visuellen Informationsmöglichkeiten versehen. Insgesamt 45 Geschäfte warten auf 2.900 m² alleine in diesem Bereich auf Kunden.

Der Bahnhof wird erst Ende 2015, mit der Fertigstellung der zwei Überwerfungsbauwerke Letzigraben- und Kohlendreieck-Brücke (1.156 m bzw. 394 m Länge), den Betrieb im Fernverkehr aufnehmen.

■ Neue Europa-Allee

Bis zur Eröffnung der DML bestand auf der Südseite des Bahnhofs, westlich der Sihl, der provisorische Bahnhof Sihlpost mit vier Gleisen (Perron-Längen 340 Meter). 2002 konnte dieses Areal für 30 Millionen Franken – auf einer nicht mehr benötigten Abstellanlage für Einzelwagen und Wagen Gruppen sowie auf der ehemaligen Gleisanlage der Sihlpost, deren Bahnverkehr man in die Agglomeration verlegt hatte – umgenutzt werden.

Nun ist die „Europa-Allee“ mit 1,2 Milliarden Franken das größte Immobilienprojekt der SBB. Deren generelle Strategie ist es, «Filetgrundstücke» nicht zu verkaufen, sondern selbst zu bewirtschaften. 2013 bewirtschaftete die SBB Immobilien gesamtschweizerisch etwa 3.500 Gebäude. Die von Dritten eingenommenen Mieteinnahmen von 395 Millionen Franken brachten einen Ertrag von 211 Millionen. Davon flossen 150 Millionen an die SBB Infrastruktur. Die SBB Immobilien investiert jährlich etwa 200 Millionen Franken in Ihre vermietbaren Objekte. Die Mieterlöse haben sich in den letzten Jahren markant gesteigert, und es werden weitere erhebliche Zunahmen erwartet.

Ein Viertel der Fläche von 78.000 m² erhielt die Stadt Zürich unentgeltlich für die Erschließungsstraßen, Wege und Plätze. Ein Baufeld wurde jedoch an die Bank UBS verkauft. Bis 2020 entstehen auf acht Baufeldern für Dienstleistung, Bildung, Gastronomie, Retail, Freizeit und Hotel circa 6.000 Arbeitsplätze. Zusätzlich entstehen 400 Wohnungen für 1.200 Per-



Blick in die Querhalle, links die Perron-Halle und rechts die Bahnhofshalle.

© Foto: Jürg D. Lüthard



Die Passage Löwenstrasse, vorne die Treppen und Rolltreppen zu den Gleisen 6 + 7, nach rechts die Halle Löwenstrasse. © Foto: Jürg D. Lüthard

sonen und Alterswohnen mit Service und Pflege. Insgesamt entsteht eine Nutzfläche von über 273.000 m². Google wird mit 50.000 m² Bürofläche der größte Mieter sein. Zudem werden in der Pädagogischen Hochschule 1.800 Studenten ausgebildet.

Einkaufen am Bahnhof

Der Bahnhof ist eigentlich schweizweit das viertgrößte Einkaufszentrum mit gut 180 Geschäften, mit ShopVille und ohne Löwenstrasse, das jährlich über 400 Millionen Franken Umsatz auf einer Verkaufsfläche von 16.500 m² erzielt. In etwa drei bis fünf Jahren rechnet man mit 500 Millionen. Auch wenn es aktuell nicht zu erfahren war: Dem Vernehmen nach soll sich hier das Detailhandelsgeschäft mit dem größten Umsatz pro Quadratmeter befinden. Im Bahnhof Bern seien es 2013 durchschnittlich 32.159 Franken pro Quadratmeter gewesen! In Zürich sind es etwas weniger. Zum Vergleich: Das schweizweit umsatzstärkste Einkaufszentrum erreichte 2013 „nur“ 14.290 Franken pro Quadratmeter. Insgesamt sind 35 Gastro-Betriebe mit 50 Restaurants und TakeAways vorhanden. Der größte Gastro-Betrieb bewirtschaftet alleine zehn Restaurants und sechs

TakeAways mit über 60 Millionen Franken Umsatz und gut 500 Mitarbeitern. Deren zentrale Großküche liegt unter der Bahnhofshalle. Alle Geschäfte haben täglich geöffnet, normalerweise von 06:30 bis 22:00 Uhr. Unter der Woche haben alle bis mindestens 21:00 Uhr geöffnet, am Wochenende bis 20:00 Uhr.

Die SBB verkauften 2013 hier Billette im Wert von 261 Millionen Franken, davon 73 Millionen mittels der Automaten. Zudem bedient die SBB an ihrem Geldwechsel täglich etwa eintausend Kunden mit über 80 verschiedenen Währungen. Auch 915 Schließfächer sind verfügbar. Zudem besteht eine Bahnhofskirche, die von täglich etwa 1.500 Personen aufgesucht wird.

Die Bahnhofshalle wird gerne auch für Events genutzt. Sind dies rein kommerzielle Anlässe, berechnet die SBB pro Tag bis etwa 50.000 Franken. Aber es gibt auch den fast jeden Mittwoch stattfindenden Bahnhof-Markt. Man hat sich jedoch eine Selbstbeschränkung von maximal etwa 120 Veranstaltungstagen pro Jahr auferlegt. Zudem müssen alle Veranstaltungen öffentlich zugänglich sein.

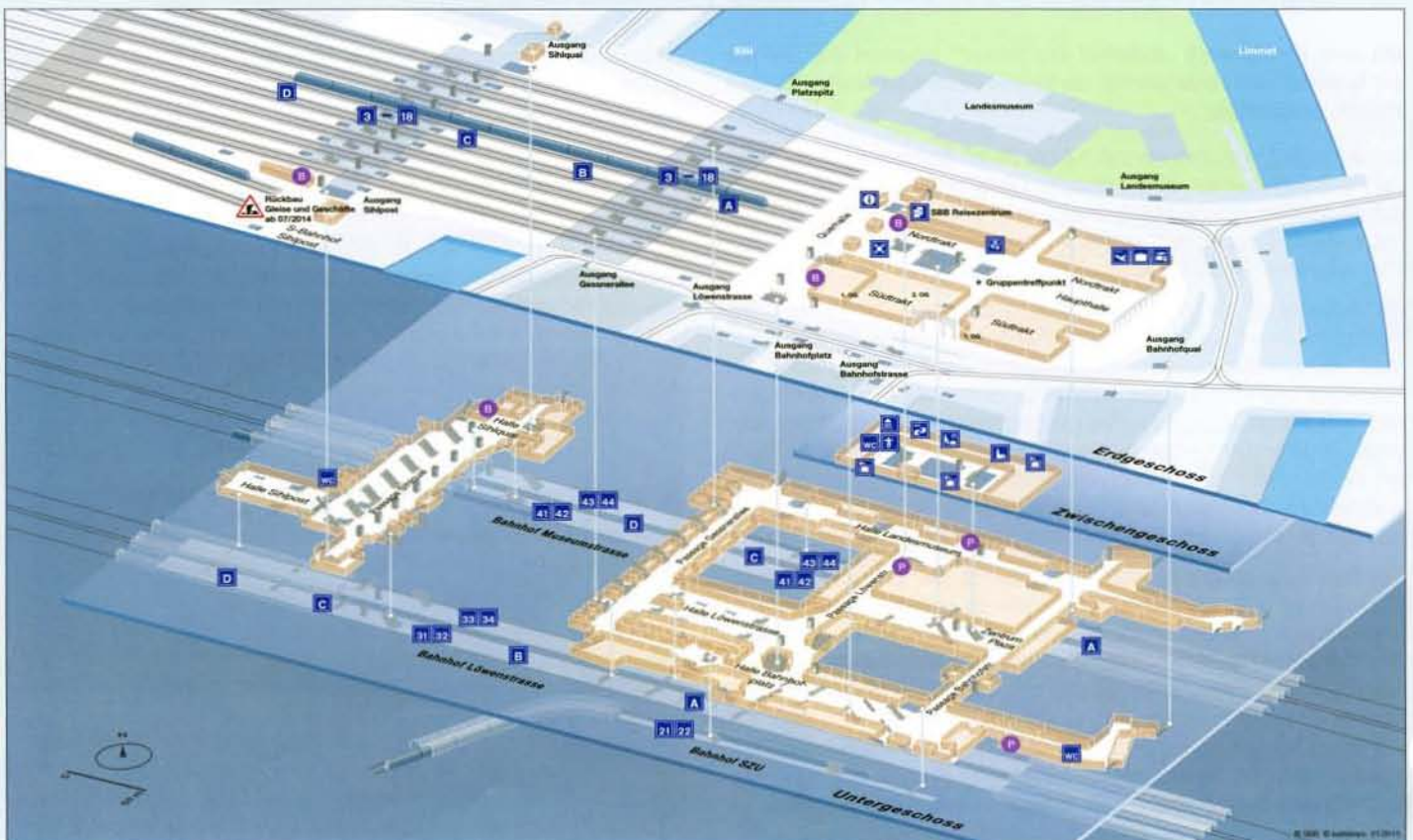
Die Bahnhofshalle ist auch ein sehr beliebter Treffpunkt. Die verschiedensten Einzelpersonen und Gruppierungen finden sich in der Halle. Am Freitag- und Samstagabend ist über die weite Agglomeration hinaus die Halle der Treff- und Ausgangspunkt für den Start ins opulente Zürcher Nachtleben.



Jürg D. Lüthard

1957 in Zürich geboren und mehrheitlich dort lebend, ist seit 2010 als freier Bahn-Journalist für verschiedene Fachzeitschriften tätig. Nach der Lehre als Elektromechaniker in der SBB Hauptwerkstätte Zürich besuchte er das Technikum, arbeitete als Reiseleiter, war als Mitinhaber elf Jahre lang Geschäftsführer einer Elektronikgroßhandelsfirma und seit 1998 Inhaber einer Einzelhandels- und Dienstleistungsgesellschaft.

Er ist in Genossenschaften, Stiftungen und Vereinen des Eisenbahnwesens aktiv.



Innenplan des Zürcher Hauptbahnhofs.

© Quelle: SBB