Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 17 (1990)
Heft: 3

Artikel: S-Bahn Zürich in Betrieb : der öffentliche Verkehr - Mobilität für alle
Autor: Finkbohner, Walter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-910437

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: 13.07.2025

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

S-Bahn Zürich in Betrieb

Der öffentliche Verkehr – Mobilität für alle

Mit dem Fahrplanwechsel am 27. Mai begann in Zürich das S-Bahn-Zeitalter. Modernste Doppelstockpendelzüge rollen die Pendler aus der Region ins Herz der Limmatstadt.

Die Einflusszone der Stadt Zürich umfasst ein Gebiet von rund 1500 km² und eine Bevölkerung von rund einer Million Einwohnern. Der grösste Teil der Region liegt im Kanton Zürich, einem «Teilstaat» der Eidgenossenschaft mit grosser gesetzgeberischer und finanzieller Autonomie. Im Zentrum der Region, in der Stadt Zürich, stehen 360 000 Einwohnern 300 000 Arbeitsplätze gegenüber.

Noch in den 60er Jahren zählte die Stadt Zürich über 420 000 Einwohner, und die Voraussagen rechneten mit einem Anstieg der Einwohnerzahl in der Grossregion auf 1,5 Millionen im Jahre 2020. Tatsächlich wurde in den 60er und 70er Jahren rund um die Stadt in hektischer Weise für jene Bürger Wohnraum geschaffen, welche die immer lärmiger und teurer werdende Stadt verlassen wollten. Ihre Wohnungen in der Stadt wurden zu Büros mit entsprechend höheren Mietansätzen umgewandelt.

Mit dem Autoboom in den gleichen Jahren wurden auch überall Strassen gebaut, glaubte man doch, in Zukunft auf den öffentlichen Verkehr weitgehend verzichten zu können.

Der zunehmenden Bedeutung Zürichs als Wirtschaftsmetropole entsprechend nahm der Verkehr als Folge des wachsenden Pendlerstroms stetig zu. In Zürich versuchte man den öffentlichen Verkehr vor allem mit der Modernisierung der guten alten Strassenbahn in den Griff zu bekommen.

Die S-Bahn im Gespräch

In den 70er Jahren erarbeitete der Kanton Zürich einen Verkehrsplan, der die Umwandlung der SBB-Strecken auf Kantonsgebiet in «S-Bahnen» nach deutschem Vorbild vorsah. Zudem sollte eine «U-Bahn» durch das Stadtzentrum zum Flughafen gebaut werden. Den Tram- und Buslinien war der Kurzstreckenverkehr zugedacht.

Das ganze Paket hätte mit ca. 800 Mio Franken (Wert 1964) durch den Kanton und die Stadt Zürich finanziert werden müssen. Bereits 11 Jahre zuvor hatten die Bürger einer Tief-Tram-Vorlage die Zustimmung an der Urne verweigert: Die Zürcher wollten offensichtlich keine Untertagsverkehrsmittel.

Die Politiker und die Planer wollten und konnten nicht aufgeben. Das kantonale Parlament stimmte einem jährlich zu speisenden «Fonds für den öffentlichen Verkehr» zu, welcher als finanzieller Grundstock für ein besseres Verkehrssystem dienen sollte.

Acht Jahre nach der negativen «S- und U-Bahn»-Abstimmung (1973) sagten die Stimmbürger ja zu einer massiven finanziellen Beteiligung des Kantons am Ausbau eines S-Bahn-Systems. Ein historischer Augenblick, denn bis dahin hatte sich noch kein eidgenössischer Kanton finanziell an einem Vorhaben der SBB beteiligt.

Zum guten Ausgang der Abstimmung hatte sicher auch der Erfolg der drei Jahre zuvor in Betrieb genommenen Flughafenlinie der SBB beigetragen. Die neue Strecke hatte auf Anhieb die Gunst der Kundschaft erobert und zudem auch die Zufahrtsstrassen und Parkhäuser im Flughafengebiet entlastet.

Was aber ist die Grundidee der S-Bahn Zürich, die ihren Betrieb am 27. Mai 1990 aufgenommen hat und die gleichzeitig auch der erste Schritt für «Bahn und Bus 2000» ist? («Bahn und Bus 2000» ist das in einer nationalen Volksabstimmung verabschiedete Konzept für einen koordinierten öffentlichen Verkehr in der ganzen Schweiz).

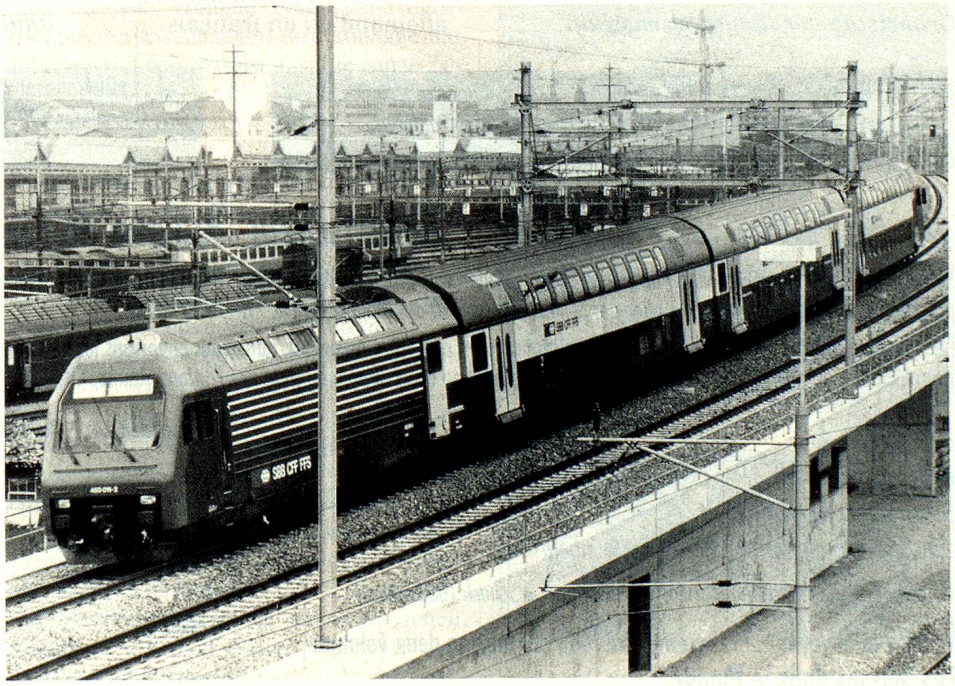
Die S-Bahn Zürich ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im ganzen Kanton. Sie verbindet Städte und Orte untereinander und will auch Zubringer zum nationalen Verkehrsnetz sein.

Die S-Bahn bringt ihre Dienste «nahe zum Kunden». Der 30- oder 15-Minuten-Takt macht das Fahrplanlesen unnötig. Die neuen Direktverbindungen, die «Neubaustrecke» und Haltezeiten von nur 30 oder 15 Sekunden verkürzen die Reisezeit für viele Verbindungen.

Mit Hilfe von verschiedenen Rechnungsmodellen wurden die Kosten für die neu zu bauende Linie von rund 11 Kilometern und für den Betrieb der S-Bahn errechnet. Da feststand, dass der unterirdisch zu erstellende «Durchgangsbahnhof» in Zukunft den «Kopfbahnhof» zugunsten des finanziell interessanten Fernverkehrs entlasten würde, vereinbarte man zwischen den SBB und dem Kanton Zürich einen Kostenschlüssel von 20 zu 80%.

Moderne Technik im Einsatz

Um den prognostizierten Mehrverkehr zu bewältigen, musste von den SBB neues Rollmaterial angeschafft werden. Die Wahl fiel auf hochmotorisierte Lokomotiven mit je zwei doppelstöckigen Zwischen- und einem Zugsteuerwagen. Diese Züge können bei gleicher Zugslänge 60% mehr Sitzplatzrei-

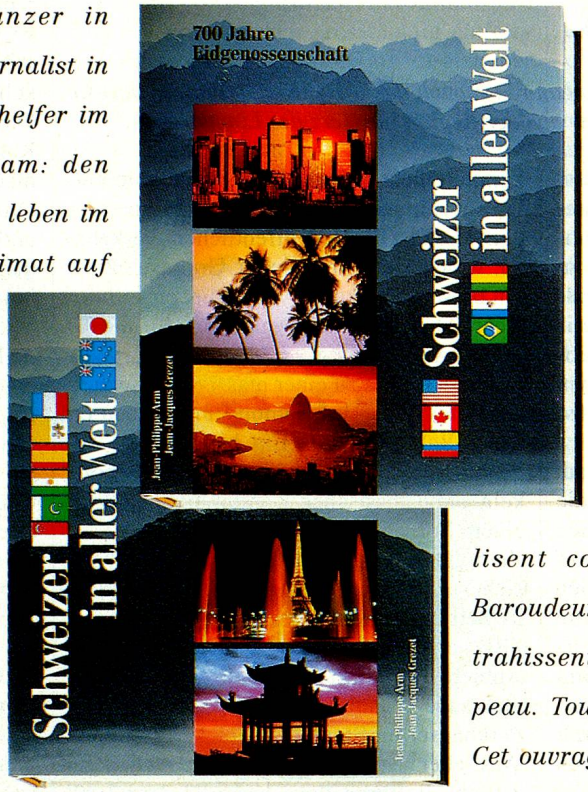


Seit Ende Mai ist die Zürcher S-Bahn im Betrieb. Erstmals gelangen in der Schweiz Doppelstockzüge zum Einsatz. (Foto: Keystone)

Das Buch für Sie!
Un livre écrit pour vous!

Schweizer in aller Welt

Carlos Tacheron ist Tabakpflanzer in Brasilien, Georges Baumgartner Journalist in Japan, Silvio Felber Entwicklungshelfer im Niger. Eines haben sie gemeinsam: den Schweizer Pass. 500 000 Schweizer leben im Ausland. Die einen haben die Heimat auf Geratewohl verlassen, die andern haben ihre Auswanderung sorgfältig vorbereitet. Ihre Schicksale lesen sich wie Abenteuerromane. Ob Abenteurer, Idealisten oder Eroberer, sie sprengen Klischees, die man uns angehängt hat. Nicht alle Schweizer sind übervorsichtig. Dieser Doppelband ist eine Galerie von erstaunlichen und liebenswerten Porträts; eine Hommage an Mut und Ausdauer. Ein gelungener Beitrag zum 700. Geburtstag der Eidgenossenschaft.



Doppelband erhältlich in deutscher oder in französischer Ausgabe.
Deux volumes disponibles en allemand ou en français.

Les Suisses dans le Monde

Carlos Tacheron est planteur de tabac au Brésil; Georges Baumgartner, journaliste au Japon; Silvio Felber, coopérant au Niger. Leur point commun: le passeport rouge à croix blanche. 500 000 Suisses vivent à l'étranger. Les uns ont quitté la mère patrie sur un coup de tête, les autres ont soigneusement préparé leur exil. Leurs histoires se lisent comme des romans d'aventure. Baroudeurs, humanistes ou conquérants, ils trahissent les clichés qui nous collent à la peau. Tous les Suisses ne sont pas frileux. Cet ouvrage en deux volumes est une galerie de portraits étonnants et attachants; un hommage au courage et à la tenacité. C'est une heureuse contribution au 700e anniversaire de la Confédération.

•Doppelband •156 + 152 Seiten •238 Farbbilder •22,5x25 cm
•Fadenheftung •Schutzumschlag •Kunstdruckpapier
•In der Schweiz hergestellt • sFr. 98.–

•Ouvrage en deux volumes •156 + 152 pages •238 photos en couleurs •22,5x25 cm •Reliure cousue •Jaquette de protection
•Papier couché •Imprimé en Suisse • sFr. 98.–

Bestellschein Bulletin de commande

Sofort nach Erhalt Ihrer Bestellung und Anweisung, senden wir Ihnen die Bücher per Post (auf Land- und Seeweg). Bezahlen Sie bitte in Schweizer Franken, entweder per internationaler Postanweisung oder per Scheck, ausgestellt auf Mondo-Verlag, CH–1800 Vevey.

Dès que nous aurons reçu votre bulletin de commande ainsi que votre paiement, nous vous enverrons les livres par poste (voie de surface). Le paiement doit être fait en francs suisses, au moyen d'un mandat postal international ou d'un chèque au nom des Editions Mondo, CH–1800 Vevey.

Einsenden an: Retourner à: **MONDO SA - CH-1800 VEVEY**

Bitte senden Sie mir ____ Exemplare des Doppelbandes
Schweizer in aller Welt
zum Spezialpreis von sFr. 98.–, Porto inbegriffen.

Bezahlung: ❑ *Internationale Postanweisung* ❑ *Scheck (beiliegend)*

Veuillez m'envoyer ____ exemplaires de l'ouvrage en deux volumes
Les Suisses dans le Monde
au prix spécial de sFr. 98.–, port compris.

Paiement: ❑ Mandat postal international ❑ Chèque (ci-joint)

Name/Nom _____

Vorname/Prénom _____

Strasse/Rue _____

Ort/Localité _____

Land/Pays _____

sende als bisher befördern und dank schneller Beschleunigung und breiten Einstiegstüren kürzere Halte- und Reisezeiten garantieren. Dank den Doppelstockwagen konnten die Gestehungskosten pro Sitzplatz gegenüber den IC-Wagen um 20% gesenkt werden. In der Hauptverkehrszeit werden immer drei Züge zusammengekoppelt verkehren und so 1200 Sitzplätze anbieten.
Im Gegensatz zu andern S-Bahnen steht den S-Bahn-Zügen in Zürich kein eigenes Streckennetz zur Verfügung (eine Ausnahme macht nur die 11 km lange zentrale Neubaustrecke). Auf 369 Kilometern verkehren Eurocity-, Intercity-, S-Bahn-, Güter- und Dienstzüge auf den gleichen Gleisen.
Dieser Mischbetrieb ist wohl wirtschaftlich dank bester Streckenausnützung sehr interessant, doch betrieblich nicht einfach zu regeln. Aus diesem Grunde bauten die SBB eine elektronisch unterstützte Betriebsleitzentrale auf, welche nicht nur den aktuellen Stand im Zugsgeschehen auflistet, sondern «vorausdenkt» und die Dispositionen erleichtert. Der direkte Kontakt mit dem Lokführer über Zugfunk sowie die Information der Passagiere über Verspätungen/Anschlüsse usw.) soll den Komfort entscheidend heben.
Grundsätzlich garantiert und finanziert die Eidgenossenschaft jeder SBB-Station eine Zugsverbindung pro Stunde in jede Richtung. Im Falle der S-Bahn Zürich hingegen wünschte der Kanton ein dichteres Fahrplanangebot, dies unter Übernahme der entsprechenden Mehrkosten. Da es sich in Zürich um ein eigentliches Experiment handelt, wurde im Zusammenarbeitsvertrag SBB/Kanton eine dreijährige Betriebszeit auf Kosten der SBB vereinbart. Danach wird das Betriebsdefizit vollumfänglich der Kantonskasse angelastet. Wichtig ist dem Kanton ja nicht primär der finanzielle Erfolg, sondern die Umlagerung vom individuellen auf den öffentlichen Verkehr.

Ganz in diesem Sinne wurde im Kanton Zürich mit der Zustimmung des Stimmbürgers der «Verkehrsbund» gegründet. Der Verkehrsbund hat die Tarifhoheit über alle 35 Verkehrsunternehmungen im Kanton und ist auch für die Koordination der Angebote (Fahrpläne/Qualität der eingesetzten Fahrzeuge/Strecken) verantwortlich.

Die Kunden der S-Bahn können somit eine Fahrkarte an der nächstgelegenen Haltestelle kaufen und sich in den gewählten Zonen und in der gewählten Zeit frei mit allen vorhandenen öffentlichen Verkehrsmitteln bewegen können. Alle Einnahmen aus dem Kantonalverkehr gehen in die Kasse des Verkehrsbundes, welcher dann die Betriebsrechnungen der einzelnen Unternehmen bezahlen muss.
Das System der vereinfachten Fahrkarten oder Abonnemente hat sich übrigens in der Stadt Zürich schon bezahlt gemacht: Es gibt in der Stadt bereits heute mehr Bürger, die in ihrer Tasche ein Monats- oder Jahresabonnement haben als einen Autoschlüssel in der Hand...
Wenn heute in diesem Bahnhof über 200 000 Personen ein- und ausgehen, so werden es in ca. 10 Jahren über 350 000 Fahrgäste und Besucher sowie über 2000 Züge sein. Zusammen mit einer privaten Trägerschaft wird über dem Westteil des Gleisfeldes ein Zusatzbahnhof erstellt, in welchem gegen Ende der neunziger Jahre 3000 Arbeitsplätze in Büros, Schulen, Hotels und Kulturräumen sowie 430 Wohnungen angeboten werden.

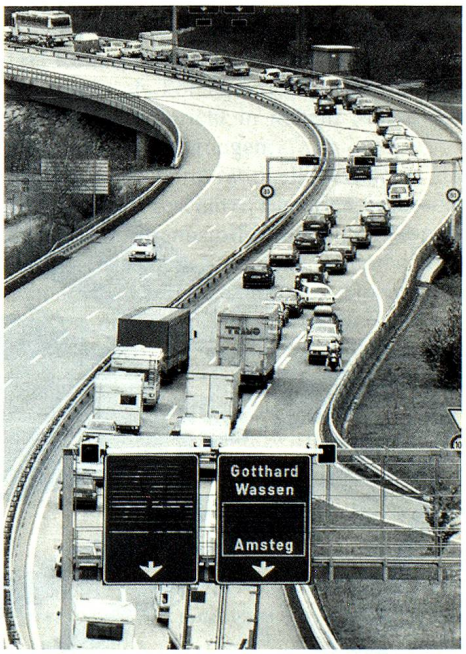
Walter Finkbohner, Direktionssekretär SBB, Kreis II, Zürich

Verkehrspolitische Aspekte im Verhältnis Schweiz–EG

Die im Hinblick auf den zu schaffenden europäischen Wirtschaftsraum (EWR) auf die Schweiz zukommmenden Verkehrsprobleme bedürfen einer raschen Lösung. Nur eine konsequente Steigerung des Angebotes des öffentlichen Verkehrs kann dazu beitragen, die zu erwartende Verkehrsflut zu kanalisieren.

Der Verkehr ist in Europa in den letzten 25 Jahren gewaltig gewachsen. Von 1965 bis Mitte der achtziger Jahre wuchs der Personenverkehr von rund 1500 auf 3100 Mrd. Personenkilometer pro Jahr, d.h im Durchschnitt jährlich um rund 4%. In der gleichen Zeit wuchs der Güterverkehr von rund 700 auf rund 1200 Mrd. Tonnenkilometer pro Jahr oder jährlich um rund 3%! Aus schweizerischer Sicht steht vor allem der *alpenquerende* Verkehr im Vordergrund. Seit 1965 hat sich der alpenquerende Verkehr insgesamt von knapp 20 Mio. Tonnen auf rund 65 Mio. Tonnen entwickelt; dabei konnten die Eisenbahnen ihre Tonnage nur unbedeutend vergrössern; fast die ganze Zunahme des Verkehrs seit 1965 entfiel auf die Strassentransporte.

Zunehmende soziale Kosten des Verkehrs
Es wurde immer offensichtlicher, dass der Verkehr, insbesondere der Strassenverkehr, der Gesellschaft Kosten auferlegt, die er selbst nicht bezahlt. Dies lässt sich am Beispiel des Strassenverkehrs erläutern.
Die gesamten Kosten des Strassenverkehrs lassen sich wie folgt aufschlüsseln:
Fahrzeugbetriebskosten, die durch die Halter und Betreiber der Fahrzeuge direkt getragen werden. Wegkosten der Strassen und Parkplätze, die durch die öffentliche Hand bereitgestellt werden. Sogenannte externe Kosten, beispielsweise Schäden aus Lärm- und Abgasemissionen.
Heute schon müssen wir davon ausgehen, dass diese externen Kosten beachtlich sein dürften. Der Verdacht, dass das Verkehrsangebot gesamtheitlich billig ist, scheint gegeben.
Dies führt zu manchmal grotesken Verkehrsvorgängen: So soll es vorkommen, dass Kartoffeln von Deutschland nach Italien transportiert, dort gewaschen und anschliessend zur Weiterverarbeitung wieder zurück nach Deutschland geschickt werden! Ähnliche Beispiele gibt es für den Personenverkehr.
Gleichzeitig ist zu bedenken, dass auch der öffentliche Verkehr zu billig angeboten wird; Bund, Kantone und Gemeinden unter-



Während der Hauptreisezeit sind unsere Autobahnen oft überlastet. (Foto: Keystone)