Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1990)

Artikel: S-Bahn Zürich : Schweizer Premiere im Agglomerationsverkehr
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675900

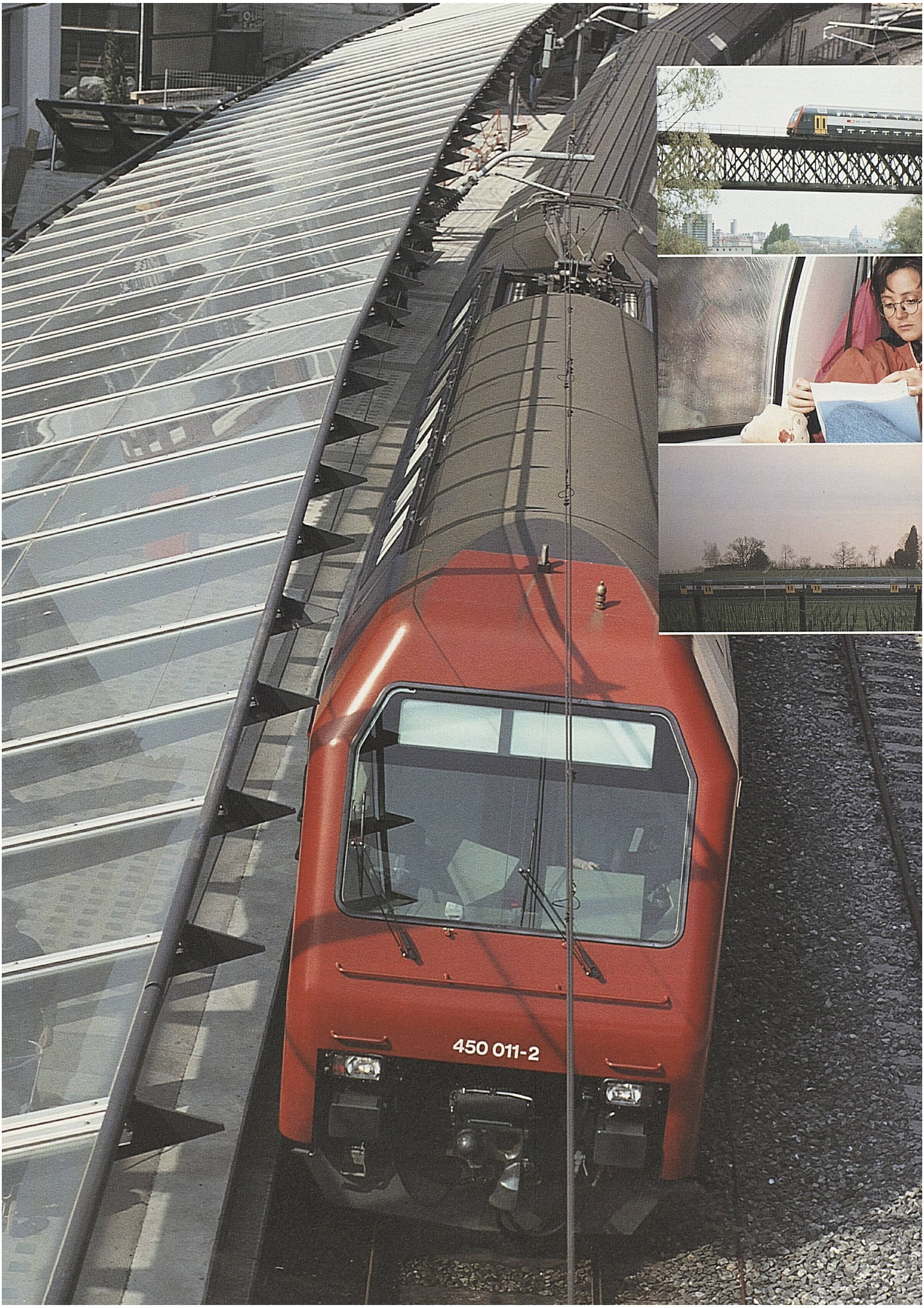
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 15.07.2025

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


450 011-2

Eine neue Art, Verbindungen zu haben: S-Bahn Zürich. Doppelstockzüge in Stadelhofen (grosses Bild), auf der Limmatbrücke in Zürich, am rechten Zürichseeufer.

S-Bahn Zürich: Schweizer Premiere im Agglomerationsverkehr

Das Markenzeichen S-Bahn haben in der Agglomeration Zürich alle Züge erhalten, seien diese von den SBB betrieben oder von Privatbahnen. Auf den bestehenden Linien, die sternförmig vom Zentrum der Agglomeration aus in alle Richtungen auslaufen, ist ein dichter, im Verbundtakt pulsierender Schnellbahnbetrieb verwirklicht worden. Im Unterschied zu ausländischen Vorbildern teilen aber die Zürcher S-Bahn-Züge ihr Trassee mit dem Fernreise- und Güterverkehr.

Angebot

Die Züge fahren nach einem 30- oder 60-Minuten-Grundtakt. In dünnbesiedelten Gebieten gilt der Stundentakt, dem dichten städtischen Gebiet entgegen wird auch der Fahrplan dichter. In Hauptverkehrszeiten werden weitere Züge zwischen den Taktintervallen eingeschaltet. Die S-Bahn ist nicht vom nationalen Verkehr losgelöst, sondern vielfältig mit ihm verknüpft. Ein Blick auf den Streckenplan zeigt: Die S-Bahn Zürich liegt im schweizerischen Netz der Bahn 2000 wie ein Tintenfisch, der sich mit den Tentakeln an den Umsteigeknoten festhält. Da S-Bahn-Züge nicht auf eigenem Trassee fahren, ist das Umsteigen auf die nationalen Züge in den verschiedensten Bahnhöfen möglich.

Bauliche Vorbereitung

Die bestehenden Bahntrassees mussten für die S-Bahn modernisiert, durch Ausbauten ergänzt und durch Neubaustrecken erweitert werden. Kern der Arbeiten war die Schaffung einer Tunnellinie durch den Zürichberg. Die Neubaustrecke Dübendorf/Dietlikon–Stettbach–-Stadelhofen–Hauptbahnhof verbindet das Oberland direkt mit dem unteren Zürichseeraum, und sie verwandelt mit einer unterirdischen Bahnhoferweiterung den Sackbahnhof Zürich HB in einen Durchgangsbahnhof. Auf ihr folgen sich S-Bahn-Züge fahrplanmässig im Zweiminutenabstand. Bauarbeiten waren auch auf dem übrigen Streckennetz nötig. Hochbauten, Fahrleitungen und Tunnels waren an das Profil der Doppelstockwagen anzupassen, Dächer wurden gehoben und Gleise verlegt. Wo möglich wurden Einstiegkanten und Perrons auf 320 Meter verlängert, bei einigen Bahnhöfen auf 225 Meter. Schrittweise werden die Perrons auf 55 cm erhöht, was ein bequemeres und rascheres Ein- und Aussteigen erlaubt. Trotz aller Anstrengungen müssen Reisende und Personal auf einigen Stationen noch darauf warten und mit Provisorien leben.

Rollmaterial

Die Fahrgäste finden auch auf den verschiedenen Linien noch für einige Jahre kein einheitliches Rollmaterial vor, sondern eine bunte Palette verschiedener älterer und neuerer Fahrzeugtypen – ein Zugeständnis an eine wirtschaftliche Betriebsführung.
Zunehmend prägen aber Form und Farbe der Doppelstockzüge das Bild der S-Bahn Zürich. Eine S-Bahn-Einheit ist 100 Meter lang; sie besteht aus einer Lokomotive, zwei Mittelwagen und einem Steuerwagen. Maximal fahren drei Einheiten als S-Bahn-Zug von 300 Metern Länge mit insgesamt knapp 1200 Sitzplätzen. Die Bestellungen von drei Tranchen werden insgesamt 95 Doppelstock-Grundeinheiten auf die Schiene bringen. Die modernen S-Bahn-Kompositionen sind stärker motorisiert als bisherige Regionalzüge. Die Türöffnung der Doppelstockwagen von 190 cm Breite erlaubt einer grossen Zahl Reisender, in kurzer Zeit ungehindert ein- und auszusteigen. Kurzhalte von nur 30 Sekunden werden möglich. Insgesamt erlauben diese Neuerungen schnelleres Anfahren und Halten bei gleichzeitig kürzeren Aufenthalten in den Bahnhöfen, was die Reisezeiten senkt. Anfangsschwierigkeiten, namentlich mit der Türschliessung, konnten inzwischen behoben werden.

Neues Fahren

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der S-Bahn erblickte der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) das Licht der Welt. Der Verkehrsverbund schafft die Möglichkeit, auch bei Benützung aller öffentlichen Verkehrsmittel mit einem einzigen Billett oder Abonnement auszukommen. Fahrausweise für jedes Ziel im Verbundgebiet können an den blauen Automaten auf den Bahnhöfen herausgelassen werden, Reisende können ihren Fahrschein auch beim Buschauffeur, bei Tram- und Bushaltestellen, an der Schiffsstation oder im Postamt beziehen. Fahrausweise werden im S-Bahn-Bereich nur stichprobenweise kontrolliert.

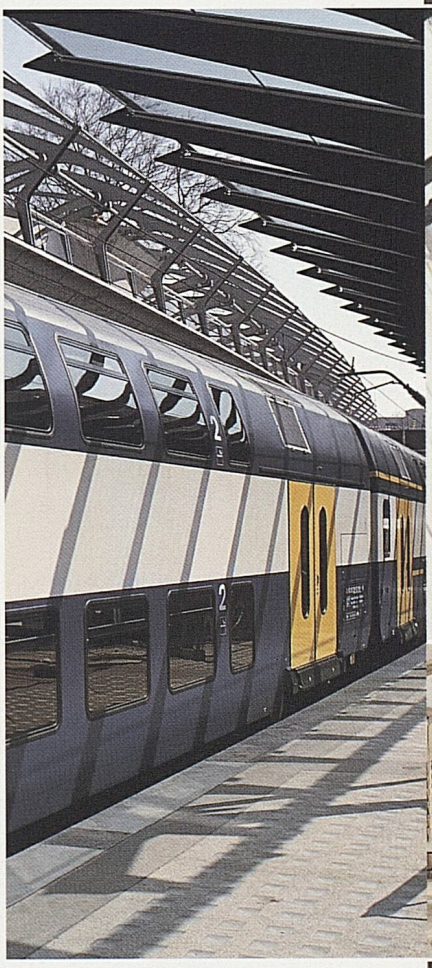
Das gute alte Streckenbillett ist damit verabschiedet worden: Man kauft jetzt Verkehrszeit ab Stange. Wer im gewählten Gebiet, das aus einer oder mehreren Zonen besteht, die gleiche Strecke in der gegebenen Zeit viermal hintereinander zurücklegen und erst noch ein paar Abstecher machen will, darf das tun. Die Gestaltung des Fahrausweissortimentes im einzelnen und die Festlegung der Tarife im S-Bahn-Bereich sind Aufgabe von Verkehrsverbund und Kanton, und nicht mehr wie bisher Sache der SBB. Die rund 40 einzelnen Verkehrsunternehmen im Kanton haben mit dem Verkehrsverbund je einen Zusammenarbeitsvertrag unterzeichnet. Demnach bestellt der Verbund das Fahrplanangebot, und

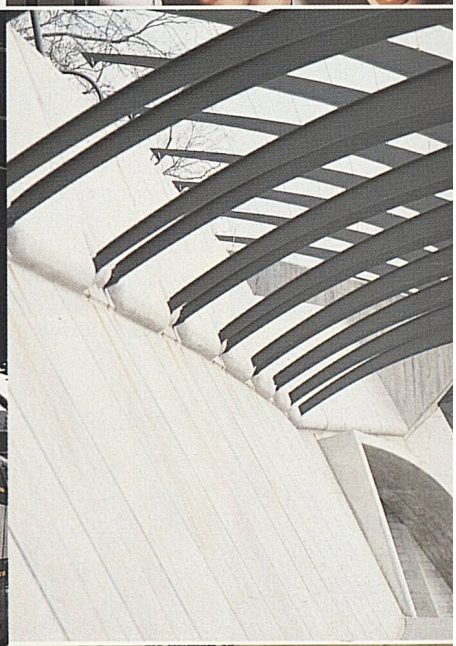
«See me – touch me – love me»: Der neue Bahnhof Zürich Stadelhofen spricht Betrachter und Benützer an. Architektur von Santiago Calatrava.

er legt die Tarife fest – die Transportunternehmungen erbringen die geforderten Leistungen zu den vereinbarten Preisen und stellen Personal, Anlagen und Fahrzeuge zur Verfügung.

Finanzierung

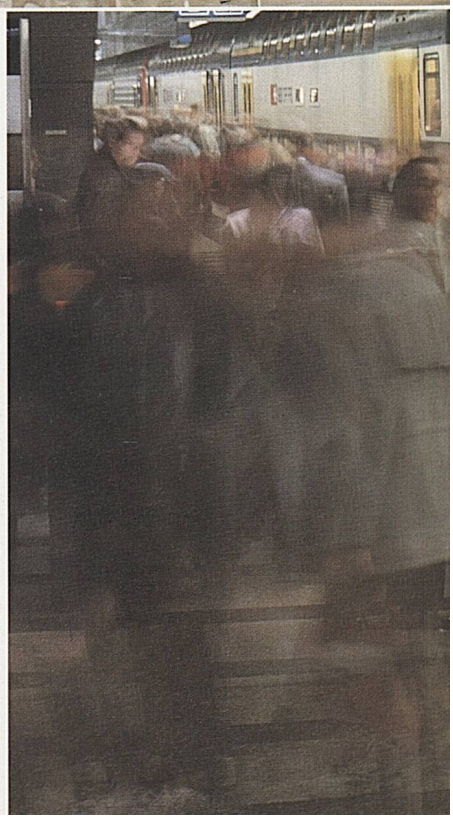
Die Neubaustrecke ist ein Gemeinschaftswerk von Kanton Zürich und SBB. Da sie in erster Linie dazu dient, der Region einen dichteren Zugsverkehr zu bringen, musste sie hauptsächlich vom Kanton finanziert werden; da hingegen die unterirdische Erweiterung des Hauptbahnhofs den SBB eine Entlastung für den Fernverkehr bringt, beteiligten sich die SBB an den Aufwendungen. Der Kanton übernahm 80 Prozent der Kosten, die SBB 20 Prozent. Für übrige Vorarbeiten und Umbauten im Raum Zürich wurde allein von den SBB weit über eine Milliarde investiert. Nicht ganz selbstverständlich ist, dass es bei den Baukosten für die Zürichberglinie nach einer Budgetrevision 1984 gelang, genau im festgelegten Rahmen zu bleiben. Die Endkosten betragen 740 Millionen Franken auf Preisbasis 1980. Ein Vergleich des S-Bahn-Bauwerkes mit der Walenseeautobahn lässt die Aussage zu, dass bei vergleichbaren Kosten der beiden Bauwerke die S-Bahn-Verkehrslinie von der Anzahl Reisenden her rund dreimal so gut genutzt wird. Was die finanziellen Leistungen für den Betrieb der S-Bahn betrifft, übernimmt der Bund nicht mehr und nicht weniger, als er bereits vor Inbetriebnahme dieses Systems bezahlt hat. Die Mehrzugleistungen aus dem S-Bahn-Betrieb gehen zulasten des Verkehrsverbundes. Nach Abzug der Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf und der Beiträge des Bundes an die Grundleistungen verbleibt dem Zürcher Verkehrsverbund ein Fehlbetrag, der nach dem kantonalen Personenverkehrsgesetz je zur Hälfte vom Kanton Zürich und von den Gemeinden übernommen wird.

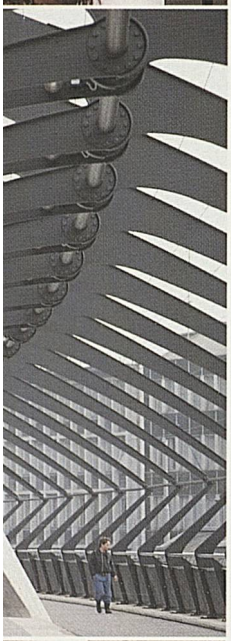




Erste Erfahrungen

Noch liegen gesicherte Auswertungen nicht vor, in welchem Mass die Zahl der Bahnbenutzer zugenommen hat. Indizien lassen aber die Aussage zu, dass dem öffentlichen Verkehr stärker nachgefragt wird. Schätzungen nehmen einen Zuwachs der Anzahl Reisender auf der S-Bahn Ende 1990 – im Vergleich zur Vorjahresperiode – von etwa 20 Prozent an. Betriebswirtschaftlich besonders erfreulich ist, dass diese Zunahme vorwiegend ausserhalb der Hauptverkehrszeiten erfolgte. Sicher ist: Die Zürcherinnen und Zürcher haben dieses System – trotz noch bestehender Mängel – angenommen. Solche gab es in der Einführungsphase nicht wenige,





namentlich bei den neu zu entwikkelnden elektronischen Systemen, die als Voraussetzung des S-Bahn-Betriebes galten: Betriebsleitzentrale, Stellwerk, Zugfunk.

Bei all diesen Systemen gab es Softwareprobleme, und das Personal musste sich mit den bewährten früheren Methoden behelfen. Die Reisenden erfuhren diese Mängel in den Anfangszeiten als häufige Verspätungen. Diese sind mittlerweile – dank grossem Einsatz der Mitarbeiter und der Lieferfirmen – spürbar zurückgegangen.

Vor und nach Inbetriebnahme der S-Bahn gab es lebhafte öffentliche Diskussionen um Angebot und Service, insbesondere um die Offenhaltung von Schaltern in den Bahnhöfen und die Präsenz von Personal in den Zügen. Diese Diskussionen, so kritisch ihre Stossrichtung auch war, zeigen zugleich die grosse Anteilnahme der Bevölkerung an ihrer S-Bahn.

Sowohl in bezug auf den Billettverkauf an Schaltern wie auch die Zugbegleitung tasten sich die SBB – und nicht nur in Zürich – an neue Lösungen heran und sammeln in Probeläufen Erfahrungen. Wo wirtschaftliche Überlegungen die Offenhaltung von Bahnschaltern nicht erlauben, kann der Verkauf von Fahrausweisen durch die Post, durch Kioske oder Private eine Alternative sein. Wo technische Voraussetzungen dies erlauben, streben die SBB die Führung unbegleiteter Züge im Agglomerations- und Regionalverkehr an; der Fahrzeugpark der S-Bahn mit seinen zurzeit noch vielfältigen Fahrzeugtypen erfordert indes, dass noch über eine längere Zeit für eine grosse Anzahl Züge Begleitpersonal nötig ist.