Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2007)

Heft: 4

Artikel: Räumliche Auswirkungen der Zürcher S-Bahn : eine ex-post Analyse

Autor: Schenkel, Walter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957955

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: 06.07.2025

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

Räumliche Auswirkungen der Zürcher S-Bahn – eine ex-post Analyse

Dr. Walter Schenkel, Politologe, synergo, Mobiltät-Politik-Raum, Zürich, schenkel@synergo.ch, www.synergo.ch

Die Raumplanung kämpft seit ihren Anfängen für einen haushälterischen Umgang mit dem knappen Gut «Boden». Vor diesem Hintergrund hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), zusammen mit mehreren öffentlichen Partnern und Fachbüros, den analytischen Rahmen «Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen – Lernen aus der Vergangenheit» entwickelt und anhand von vier Fallstudien getestet. Mit der Fallstudie Zürcher S-Bahn konnten alle drei Beobachtungsebenen, die Netz- und die Korridorwirkung sowie die lokale Wirkung, untersucht werden.

Im Zentrum der Studie steht die Anwendung des so genannten Tripod (siehe Abb. 1), d.h. die Raumwirkungen werden im Zusammenspiel dreier Faktoren untersucht: (i) direkte Verkehrswirkungen, insbesondere die Erschliessungsqualität, (ii) das gebietsweise Entwicklungspotenzial und allge-

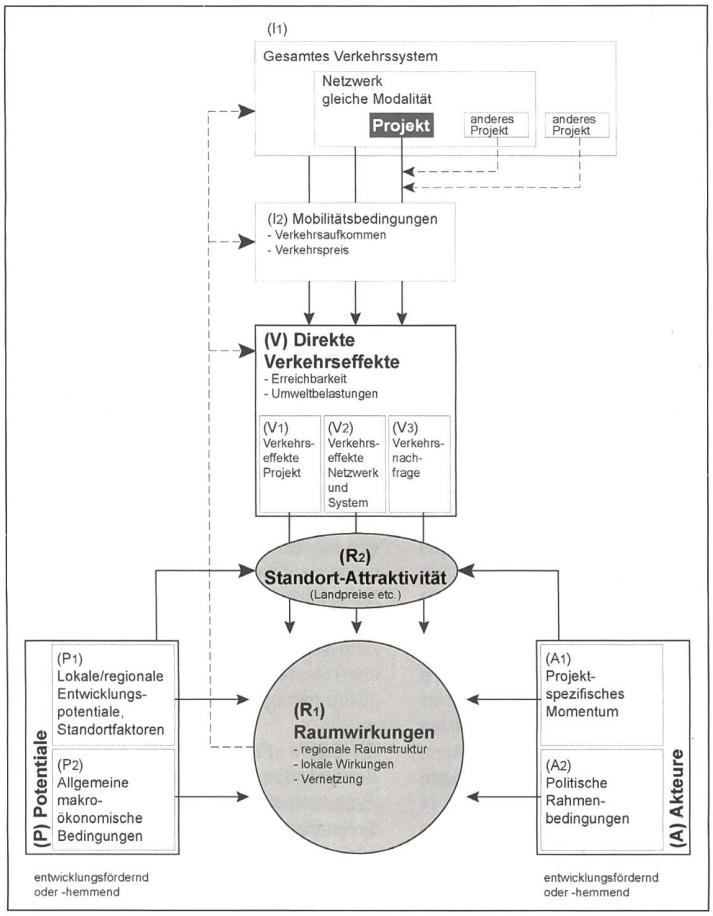


Abb.1: Tripod zur Analyse räumlicher Auswirkungen grosser Verkehrsinfrastrukturen

Quelle: Güller Güller et al. 2003

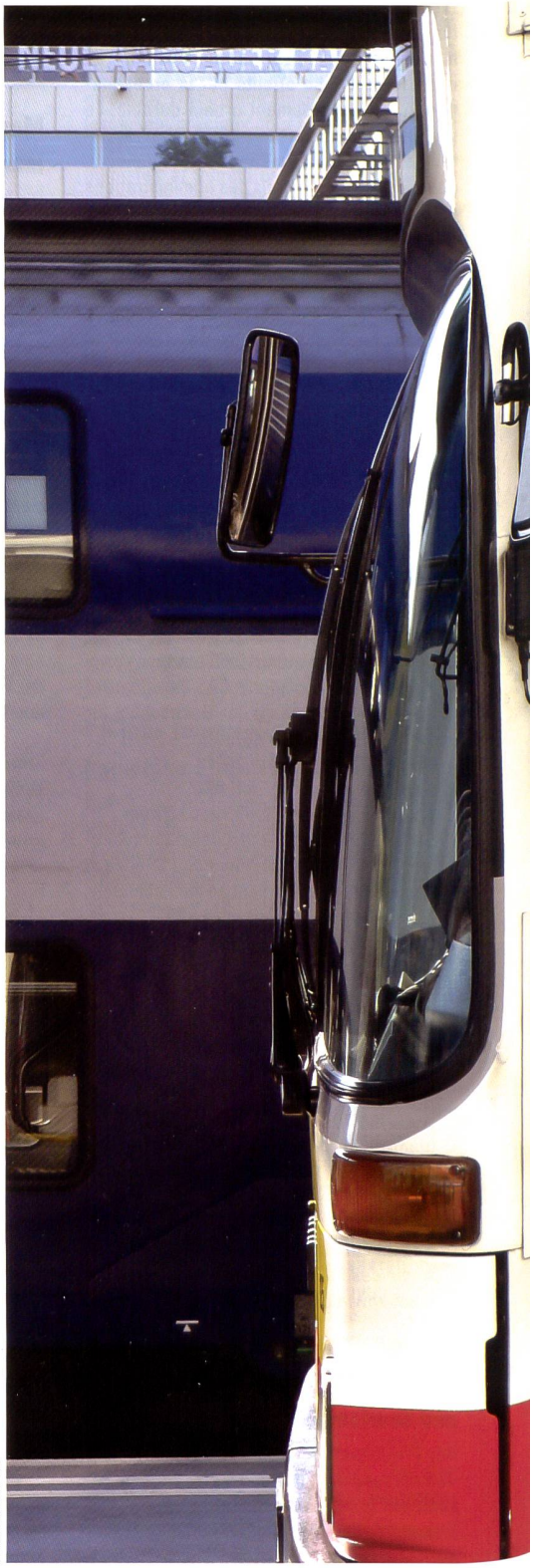


Foto: Dominik Frei

meine Rahmenbedingungen sowie (iii) das Handeln der Behörden und privater Akteure.
Im Fall der Zürcher S-Bahn interessiert insbesondere, ob das zum Teil stark verbesserte Bahnangebot im Wirtschaftsraum Zürich eine Trendwende zu einer Siedelungsentwicklung nach Innen eingeläutet hat, oder ob die S-Bahn mit ihren effizienten Verbindungen gar einer noch peripheren Wohnsitznahme Vorschub leistet. Dazu wurden erstens 14 Untersuchungsgebiete ausgewählt (von Brugg und Lenzburg über das Limmattal, Städte Zürich und Winterthur, Glattal, Furttal, linkes und rechtes Zürichseeufer, Knonaueramt bis zu Ausserschwyz und Einsiedeln). Zweitens bestehen die meisten Untersuchungsgebiete aus einem Bahnkorridor (mit «Korridorgemeinden») und dem Hinterland (mit «Randgemeinden»). Damit waren Vergleiche zwischen Gemeindetypen möglich. Drittens wurden bei den Korridorgemeinden die baulichen Entwicklungen im nahen und weiteren Bahnhofsumfeld untersucht.

Angebots- und nachfrageseitige Erfolgsgeschichte

Die Wirkungsanalyse der 1990 in Betrieb genommenen Zürcher S-Bahn bestätigte, dass diese in verkehrlicher Hinsicht eine Erfolgsgeschichte ist: Verbesserung der Grundversorgung mit Taktfahrplan, Durchmesserlinien des Regionalverkehrs, eine durchgehende Abstimmung von Bahn- und Zubringerdiensten, die Schaffung des Tarifverbundes, Frequenzsteigerungen und Fahrzeiteinsparungen. Am stärksten hat das Glattal und das westliche Zürcher Oberland (mit Uster) sowie die Region Winterthur profitiert. Aber auch am rechten Seeufer, beim Flughafen und im Furttal hat die Erschliessungsqualität stark zugenommen. Etwas weniger profitierten das Limmattal, das linke Seeufer und das Knonaueramt.
Auf den Radialverbindungen der Agglomeration hat die S-Bahn in den ersten 10 Jahren ihres Wir-

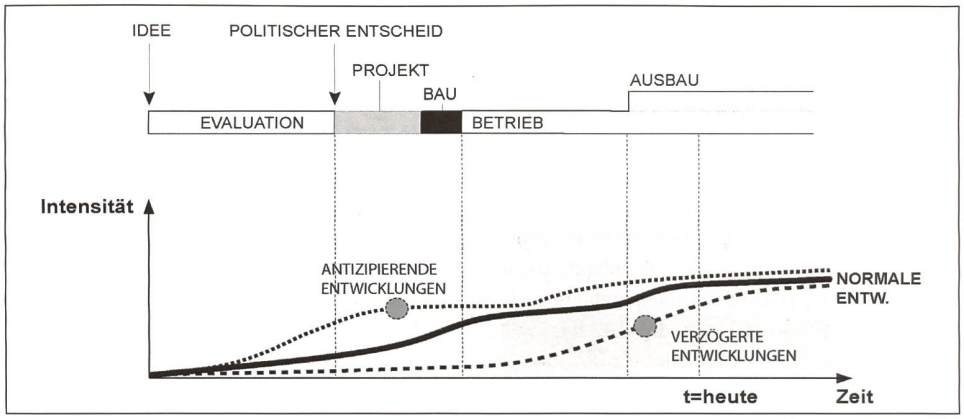
Résumé

Effets territoriaux du RER de Zurich – une analyse ex post

Face au fait que l'aménagement du territoire devrait mettre en évidence des stratégies pour une utilisation mesurée du bien si rare qu'est le sol, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a développé, en collaboration avec plusieurs partenaires publics et bureaux spécialisés, le cadre analytique «Effets territoriaux des infrastructures de transport – Tirer les leçons du passé pour planifier le futur» et l'a testé au moyen de quatre études de cas. Celle sur le RER (S-Bahn) de Zurich, mis en service en 1990, est l'une d'entre elles. Elle a été réalisée avec la méthode du «tripode»: (i) les effets directs du système de transport, en particulier la qualité de la desserte, (ii) les potentiels des régions concernées et les conditions générales ainsi que (iii) l'action des autorités et des acteurs privés ont une influence sur les effets territoriaux. Du point de vue des transports, l'étude a confirmé le succès que l'on connaît partout: amélioration de la desserte de base (lignes diamétrales, liaisons rapides, coordination entre train, bus et trams) et de la répartition modale, réduction de la durée des trajets et création d'un réseau tarifaire. Du point de vue territorial, le RER de Zurich a en partie assumé une fonction correctrice. En effet, au cours des décennies précédant sa mise en service, la forte croissance démographique, la motorisation et la construction d'autoroutes ont premièrement conduit à une décentralisation territoriale et à un morcellement du territoire considérables. Deuxièmement, durant les années 90, son potentiel d'efficacité sur le développement territorial est resté limité en raison de la conjoncture économique générale. Troisièmement, les acteurs concernés n'ont réagi qu'avec retard à la qualité élevée de cette desserte. L'application de la méthode du tripode permettrait également d'obtenir une optimisation ex ante lors de la planification d'importantes infrastructures de transport, par exemple grâce à l'encouragement délibéré d'un aménagement du territoire anticipatif.

Quelle: synergo 2004

Abb. 2: Nicht überall wie hier am Bahnhof Zürich-Stadelhofen wird die Erschliessungqualität der Zürcher S-Bahn derart gut genutzt.



Quelle: Güller Güller 2003

Abb. 3: Optimierung räumlicher Wirkungen durch antizipierendes Akteurverhalten.

kens ihren Anteil am Modalsplit des Pendlerverkehrs um rund ein Drittel erhöht. Und die Kostenunterdeckung, die in den ersten Jahren des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) deutlich zugenommen hatte, ist seit 1996/97 stark rückläufig. Diese positive «Verkehrswirksamkeit» ist Zeichen dafür, dass die S-Bahn und ihre Buszubringer Zugpferde einer nachhaltigen Entwicklung im Grossraum Zürich geworden sind. Die eher restriktive Strassenverkehrspolitik der Stadt Zürich unterstützte sie dabei.

Verzögerte räumliche Entwicklungsimpulse

Bei diesen zwar unterschiedlichen, aber doch grossen Angebotsverbesserungen würde man entsprechende räumliche Entwicklungsimpulse erwarten. Dem war aber nicht überall so: zum einen weil in den Jahrzehnten vor der Inbetriebnahme der S-Bahn die starke Bevölkerungsentwicklung und Motorisierung sowie der Autobahnbau im Kanton Zürich zu einer starken räumlichen Dezentralisierung und Zersiedlung geführt haben (z. B. Pfäffikon-Freienbach). Zum anderen waren die 90er Jahre durch eine rezessive Wirtschaftsentwicklung geprägt, welche die Entfaltung räumlicher Entwicklungspotenziale hemmte. Auch wenn die S-Bahn und das ihr zugeordnete Zubringersystem im peripher besiedelten Raum primär die Züge einer «nachfolgenden Versorgungsleistung mit Korrekturfaktor» trägt, hat sie doch die Siedlungsentwicklung nach Innen schrittweise unterstützt. In ihren Wirkungszeitraum fallen zahlreiche Umwandlungen bahnhofsnaher Industriebrachen. Derartige Verdichtungen wurden u.a. mit der Erschliessungsqualität durch die S-Bahn begründet (z. B. Zürich-West, Zürich-Nord, Baden, Winterthur).

Investoren und kommunale Behörden haben sich gemeinsam an dieser Reurbanisierung beteiligt. Allerdings zeigt das Beispiel mancher Gemeinde, dass in den Startjahren der S-Bahn einfach keine Nutzung der neuen Erreichbarkeiten durch substanzielle bauliche Entwicklungen drin lag. Weitere Schwachstellen lagen bei den Akteuren selber: So verpassten es gewisse Gemeinden, ihre Orts- und Regionalplanungen parallel oder gar vorausschauend auf das räumliche Entwicklungspotenzial der S-Bahn anzupassen. Die S-Bahn wurde nicht als ein Instrument der Raumentwicklung, sondern allein als Dienstleistung im Bereich des Verkehrs gesehen. Es wurde weiterhin am «Mythos Gemeindeautonomie» festgehalten statt die regionale Zusammenarbeit auf den Wirkungsperimeter der S-Bahn anzupassen.

Verbesserungspotenziale sind erkannt

Rückblickend muss fairerweise gesagt werden, dass die ursprünglichen Ziele der Zürcher S-Bahn rein verkehrlicher Natur waren (bessere Erreichbarkeit, Effizienz- und Kapazitätssteigerungen, Änderung des Modalsplits, etc.). Erst mit der Agglomerationspolitik und der Nachhaltigkeitsdebatte auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene kamen raumordnungspolitische Ziele dazu. Was die Tangentialverbindungen betrifft, die für den öffentlichen Verkehr bisher nur durch die Durchmesserlinien bedienbar waren, verspricht die neue Glattalbahn erhebliche Verbesserungen. Sie ist gleichzeitig Beispiel einer wirkungsvollen Zusammenarbeit zwischen Behörden, Bahnbetrieb und privaten Investoren. Im Weiteren sollen mit dem Zürcher Durchgangsbahnhof die Engpässe zwischen Regional- und IC-Bahnverkehr behoben werden.

Die Untersuchung der Zürcher S-Bahn zeigte, dass mit dem analytischen Rahmen des Tripod mit den Pfeilern Verkehrswirkungen, Potenziale und Akteure auch ex-ante Optimierungen bei der Planung grosser Verkehrsinfrastrukturen erreicht werden könnten, so beispielsweise durch die Förderung des antizipierenden Akteurverhaltens. Das Tripod verkörpert in seiner Anlage die Leitvorstellung für ein prospektiv orientiertes, koordiniertes und effizientes Handeln und gibt mit seinem umfangreichen Indikatorenset Auskunft darüber, welche Datenquellen, Erhebungsschwierigkeiten und Probleme der interkantonalen Vergleichbarkeit beim Aufbau eines kohärenten Monitoring- und Controllingsystems zu berücksichtigen sind. ■

Quellen:
synergo (2004). Räumliche Auswirkungen der Zürcher S-Bahn – eine ex-post Analyse, Zürich/Bern: ARE.
Güller Güller et al (2003). Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen – Lernen aus der Vergangenheit, Zürich/Bern: ARE.