

Ein Schnellbahnnetz rund um Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **88 (1970)**

Heft 51

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84711>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Konzept des Zürcher S-Bahn-Verkehrs

Zürich ist ein wichtiges Zentrum von Handel und Industrie, ein Kultur- und Schulzentrum erster Ordnung. Seinen äusseren Vororten folgt ein dicht bevölkertes Gebiet mit grösseren und kleineren Zentren. Hinzu kommen eigenständige Gemeinden, die ihrerseits Ausgangspunkte mannigfacher Verkehrsbeziehungen zu den benachbarten regionalen Zentren sind. Damit ergibt sich ein recht buntes Bild an Verkehrsströmen, wobei diejenigen von und nach Zürich wohl am mächtigsten, die übrigen aber kaum minder wichtig sind.

Der von Zürich ausgehende künftige S-Bahn-Betrieb mit starrem oder rhythmischem Fahrplan hat deshalb auf Grund der heutigen Planung etwa die folgenden Strecken zu umfassen:

- Zürich—Bülach—Schaffhausen mit Zweiglinie Oberglatt—Niederweningen
- Zürich—Furttal—Wettingen—Baden
- Zürich—Baden—Brugg—Aarau
- Zürich—Affoltern am Albis—Zug
- Zürich—Sihltal—Sihlbrugg
- Zürich—Thalwil—Zug
- Zürich—Thalwil—Pfäffikon SZ—Ziegelbrücke
- Zürich—Meilen—Rapperswil
- Zürich—Uster—Wetzikon—Rapperswil mit Zweiglinie Wetzikon—Hinwil
- Zürich—Effretikon—Pfäffikon ZH—Wetzikon
- Zürich—Wallisellen—Winterthur
- Zürich—Kloten—Effretikon

Mit zunehmendem Ausbaustand des U-Bahnnetzes sind gewisse Verkehrsverlagerungen auf die U-Bahn denkbar.

Das Zürichberg-Liniensystem

Das bestehende Streckennetz kann trotz seiner hohen Leistungsfähigkeit nicht allen zukünftigen Bedürfnissen des Schnellzugs-, Güterzugs- und Vorortsverkehr genügen. Ohne Entlastung der vorhandenen Bahnlinien durch den Bau neuer Strecken kann vor allem kein S-Bahn-Verkehr zusammen mit dem übrigen Eisenbahnverkehr verwirklicht werden. Neue Linien sind aber kostspielig und deshalb nur dort zu verantworten, wo sie von Anfang an einen grossen Nutzen erbringen. Unter diesem Blickwinkel ist das Zürichberg-Liniensystem zu betrachten. Kernstück dazu bildet eine neue doppelspurige Verbindung vom Zürcher Hauptbahnhof in den Raum Dübendorf—Dietlikon. Sie führt in zwei getrennten Tunnelröhren vom Bahnhof Museumstrasse unter der Limmat hindurch zum Bahnhof Stadelhofen, von dort als Doppelspurtunnel durch den Zürichberg zum neuen Abzweigbahnhof Stettbach und oberirdisch weiter nach Dübendorf und Dietlikon. Die S-Züge der Strecken von Pfäffikon ZH, von Rapperswil über Wetzikon—Uster und die Lokalschnellzüge Winterthur—Zürich berühren dann den Knotenpunkt Oerlikon mit der dichtbefahrenen Gemeinschaftsstrecke Oerlikon—Hauptbahnhof nicht mehr. Das ist eine der Voraussetzungen für die Einrichtung des S-Bahn-Betriebes nach dem Zürcher Unterland. Durch den Zürichbergtunnel erreichen die Züge ohne Umweg das Stadtzentrum mit dem ausgezeichnet gelegenen Bahnhof Stadelhofen, der geplanten neuen Haltestelle Seilergraben und dem Endpunkt Museumstrasse. Um den Raum Oerlikon—Wallisellen vom oberen Glattal nicht abzuschneiden, verkehren in den Spitzenzeiten weiterhin Züge von Dübendorf nach Oerlikon und vielleicht weiter nach Altstetten.

Ein regelmässiger Betrieb auf der Stammlinie Zürich—Wallisellen—Winterthur wird ohnehin aufrecht erhalten.

Prioritäten

So wünschenswert es wäre, wenn alle S-Bahn-Linien miteinander ihren Betrieb aufnehmen könnten, so sind doch die durch Arbeitsmarkt und Finanzierung gesetzten Schranken zu beachten. Wenn der Zürichberglinie eindeutig der Vorrang zuerkannt wurde, so deshalb, weil sie dank der Zusammenfassung mehrerer Linien auf einen Schlag mehr Bewohnern der Region bessere Zugverbindungen bringt, als dies nachher für jede einzelne, neu auszurüstende Strecke der Fall sein wird. Zudem schafft erst das von anderen Bahnlinien weitgehend unabhängige Zürichbergsystem durch Entlastung des Hauptbahnhofes die nötigen Voraussetzungen zur möglichst gleichwertigen Verbesserung des Zugverkehrs der übrigen Linien. Wie gross diese Entlastung des Hauptbahnhofes ist, der heute in den Spitzenstunden praktisch keinen einzigen neuen Zug mehr annehmen kann, wird deutlich, wenn man bedenkt, dass der als Durchgangsbahnhof vorgesehene unterirdische Bahnhof Museumstrasse alle S-Bahn-Züge der Linien Zürich—Meilen—Rapperswil, Zürich—Uster—Wetzikon—Rapperswil, Zürich—Effretikon—Pfäffikon ZH—Wetzikon sowie die Lokalschnellzüge nach und von Winterthur, aber auch die über Oerlikon geführten Züge der Linien Zürich—Wallisellen—Winterthur und Zürich—Kloten—Effretikon aufnehmen wird.

Die im Hauptbahnhof dadurch entstehenden Lücken können dann mit zusätzlichen Zügen aus allen Richtungen gefüllt werden. Mit anderen Worten: erst diese Lücken er-

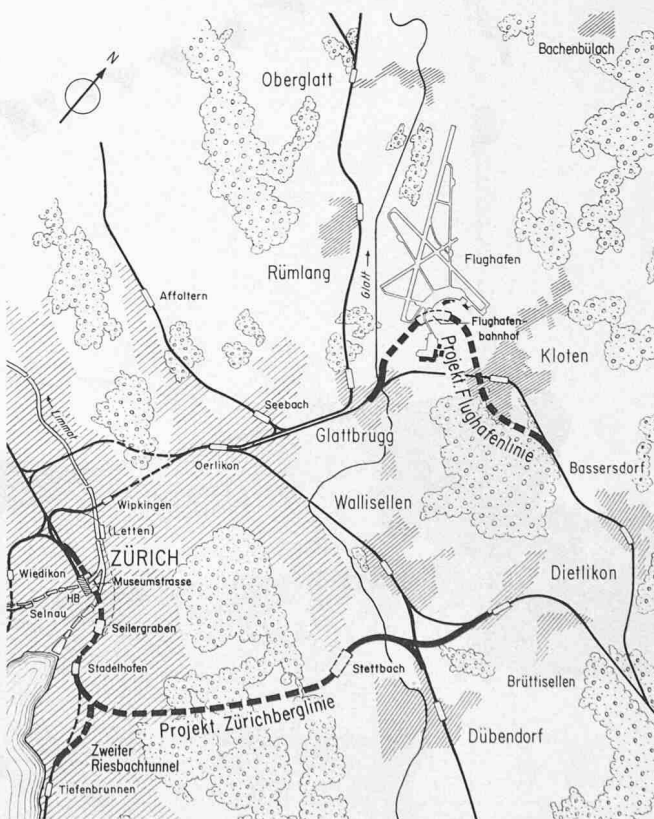


Bild. 1 Das Zürichbergliniensystem und die projektierte Flughafenlinie (vgl. SBZ 1970, H. 39, S. 883). Dicke Linien = Neubau

möglichen es, S-Bahn-Züge mit starrem Fahrplan vom Zürcher Unterland, vom Limmattal usw. her in den Hauptbahnhof zu führen.

Bauprogramm und Baukosten

Wenn die erforderlichen finanziellen Mittel rechtzeitig bereit gestellt werden können und eine genügende Baukapazität zur Verfügung steht, kann eine erste Etappe der Zürichberglinie mit einer einspurigen Verbindung zum Bahnhof Museumstrasse frühestens sechs Jahre nach Baubeginn dem Betrieb übergeben werden. Der vollständige

Ausbau zum doppelspurigen Betrieb auf allen Streckenabschnitten wird weitere zwei bis drei Jahre benötigen.

Die auf Grund des vorliegenden Projektes angestellte Kostenberechnung auf Preisgrundlage 1969 ergibt Baukosten von rund 460 Mio Fr. für das eigentliche Zürichbergsystem mit den Begrenzungspunkten Langstrasse einerseits, Dietlikon, Dübendorf und Tiefenbrunnen andererseits. Für den zugehörigen Ausbau der Strecken im oberen Glattal über Uster nach Rapperswil und über Pfäffikon ZH nach Wetzikon sind je nach Ausbaustandard weitere 100 bis 140 Mio Fr. erforderlich.

Das Motorschiff Gotthard auf dem Vierwaldstättersee

DK 629.122.6

Nach Mitteilungen der SGV

Als das neue Motorschiff *Gotthard* (das dritte dieses Namens im Flottenbestand seit 1870) der Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees am 3. September zur Jungfernfahrt auslaufen durfte, feierte diese Gesellschaft zugleich das Jubiläum ihres 100jährigen Bestehens. Wohl begann die Kurschiffahrt mit Maschinenkraft schon 1837 mit dem Dampfschiff *Stadt Luzern*; doch erst 1870 schlossen sich alle bisherigen Konkurrenzunternehmen zur Vereinigten Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees (VDGV) zusammen und beendeten damit einen jahrzehntelang gegenseitig geführten wirtschaftlichen Seekrieg. Im Jahre 1885 in Dampfschiffgesellschaft (DGV) und 1960 in Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) umbenannt, überschritt das Unter-

nehmen den Höhepunkt seiner wirtschaftlichen Blüte schon 1913, in welchem Jahre mit 27 Schiffen über 550 000 km gefahren und dabei etwas mehr als 2,4 Mio Personen befördert werden konnten. Diese Leistung sank in den folgenden 2½ Jahrzehnten ganz wesentlich und konnte infolge der veränderten politischen, wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Verhältnisse bis heute nicht wieder erbracht werden, obgleich die Leistungsfähigkeit der Gesellschaft seither durch Rationalisierung, Entwicklung der Schiffbautechnik und andere Massnahmen stark gestiegen ist. Erst im Jahre 1969 erreichten total 16 Schiffe bei 388 000 zurückgelegten Fahrkilometern wiederum eine Personenfrequenz von fast 2,3 Millionen.

Es stehen heute noch 6 Raddampfer im Betrieb, von denen

Bild 1

