

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89 (1971)
Heft: 25

Artikel: Das Zürichbergliniensystem
Autor: Wachter, Hans-Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84899>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.04.2025

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

Das Zürichbergliniensystem

DK 711.75:625.45

Von H.-R. Wachter, Oberingenieur SBB Kreis III, Zürich

1. Der Transportplan für die Region Zürich

Die Ablehnung der Tiefbahnvorlage in der städtischen Volksabstimmung vom 1. April 1962 erschien Behörden und Planern vorerst als grosser Scherbenhaufen jahrelanger Planungsarbeit. Heute kann sie als Geburtsstunde eines neuen Weges zur Lösung der Verkehrsaufgaben in Stadt und Region Zürich betrachtet werden. Im Jahre 1963 entschlossen sich nämlich der Kanton Zürich, die Stadt Zürich und die Schweizerischen Bundesbahnen, *gemeinsam* einen Transportplan für die Region Zürich auszuarbeiten, der auf den Zeitpunkt ausgerichtet sein sollte, in welchem die Schweiz 10 Mio Einwohner und der Kanton Zürich 2,1 Mio Einwohner erreicht haben werden. Dieser Zustand wird als Z 2 bezeichnet. Als Zwischentermin hat der Transportplan auch die Verkehrsprognosen für einen Zustand Z 1, der ungefähr im Jahre 1990 erreicht sein dürfte, zu liefern (Kanton Zürich: rund 1,45 Mio Einwohner, gegenüber 1,10 Mio im Jahre 1970).

Seit 1966 steht diese Arbeit unter der Leitung der sogenannten *Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich*, welche unter dem Vorsitz des Volkswirtschaftsdirektors des Kantons Zürich steht und in welcher der Regierungsrat des Kantons Zürich, der Stadtrat von Zürich und die Geschäftsleitung der SBB mit je drei Mitgliedern vertreten sind. Als Arbeitsinstrument stehen dieser Behördendelegation acht Arbeitsgruppen und zwei Arbeitsausschüsse zur Verfügung, denen neben der Bearbeitung des Transportplanes und der Ausarbeitung der sich daraus er-

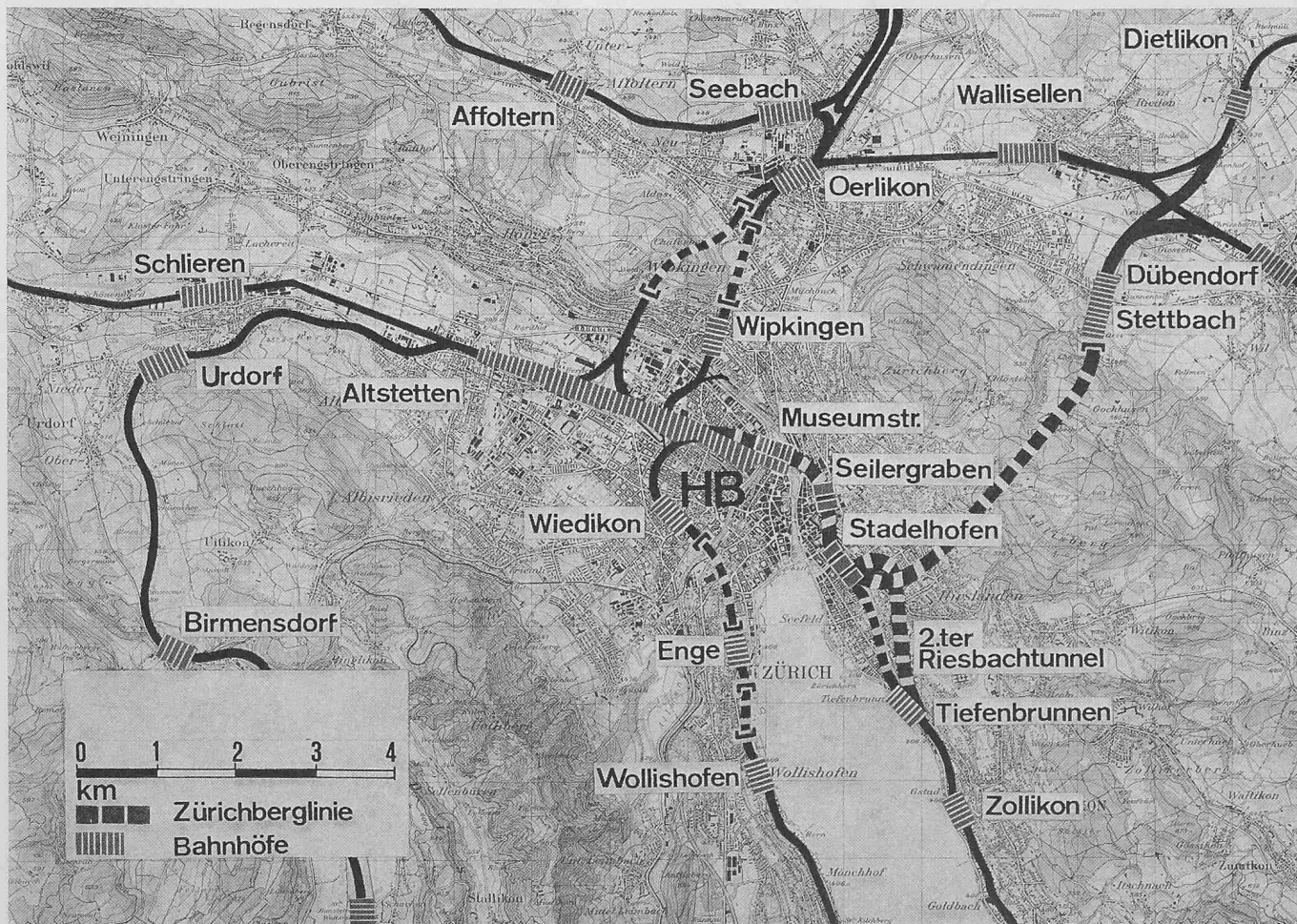
gebenden Bauprojekte auch die Vorbereitung der Lösung der rechtlichen und finanziellen Aspekte übertragen ist, wie beispielsweise die Finanzierung der U-Bahn und der S-Bahnlinien, die Gründung der Verkehrsbetriebe der Region Zürich oder die Frage eines Tarifverbundes.

Als wesentliches Ergebnis des Transportplanes kann in bezug auf die öffentlichen Verkehrsmittel folgendes herausgegriffen werden:

- Die Erschliessung der weiteren Region ausserhalb eines Radius von rund 10 bis 12 km ab Stadtzentrum erfolgt durch ein S-Bahnsystem, das sich im wesentlichen auf das vorhandene Eisenbahnnetz der SBB abstützt, zur Bewältigung der ihm zugeordneten Aufgaben aber gezielt auszubauen ist.
- Die Erschliessung der engeren Region und des dicht überbauten städtischen Bereiches wird einem neuen Verkehrsträger, der U-Bahn, übertragen. Die Endpunkte der U-Bahnlinien fallen in der Regel mit Übergabestationen der S-Bahn zusammen, derart, dass sich aus beiden Verkehrsträgern ein sinnvolles Ganzes ergibt.
- Als Feinverteiler haben Tram und Bus, abgestimmt auf das S-Bahn- und U-Bahnnetz, nach wie vor ihre wichtige Aufgabe zu erfüllen.

Der ganze Transportplan für die Region Zürich, von dessen Ergebnissen an dieser Stelle einzig der öffentliche Verkehr herausgegriffen wurde, befasst sich aber in gleicher Weise mit dem privaten Verkehr. Er kommt indessen zum eindeutigen Schluss, dass wie in anderen Ballungszentren, so

Bild 1. Die Anlagen der SBB im engeren Vorortgürtel von Zürich. Massstab rund 1:100 000. Reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 2. Juni 1971



zungsfrei. Dies wird erreicht durch den Bau eines zweiten, einspurigen Riesbachtunnels, womit neben der ganzen Neubaustrecke der Zürichberglinie auch die Strecke Stadelhofen-Tiefenbrunnen doppelspurig wird. Im Glattal liegt am Ausgang des Zürichbergtunnels die Haltestelle Stettbach, wichtig als Umsteigestation Glattal-Winterthur und als Übergangsstation nach Schwamendingen. Die Linie durchquert dann das Glattal in Tieflage. Unmittelbar nach Überqueren der Glatt verzweigen sich die beiden Äste nach Dietlikon und Dübendorf wieder kreuzungsfrei.

Auf dieser neuen Strecke als Kernstück lässt sich nun das gesamte Zürichbergliniensystem aufbauen, das gemäss heutiger Planung im Zeitpunkt Z 1 folgende Strecken umfassen soll:

Zürich-HB (Museumstrasse) – Stadelhofen

- Meilen-Rapperswil
- Dübendorf-Uster-Wetzikon-Rapperswil (mit Abzweigung nach Hinwil)
- Dietlikon-Effretikon-Pfäffikon ZH-Wetzikon
- Effretikon-Winterthur

Zürich-HB (Museumstrasse) – Käferberg – Oerlikon

- Wallisellen-Winterthur mit Verbindung ab Wallisellen Richtung Dübendorf-Uster in den Bedarfszeiten des Berufsverkehrs
- Kloten-Effretikon.

Das Ausbaukonzept für die Zulaufstrecken ist noch nicht endgültig bereinigt. Der Kostenschätzung liegt vorläufig zugrunde, dass im Glattal die Doppelspur bis Uster weitergeführt wird, dass zur Erleichterung der Kreuzungen in Wetzikon und Rüti ZH die Kreuzungsgeleise dieser Bahnhöfe bis auf 3 km Länge ausgedehnt werden und dass man sich auf der Pfäffikonlinie als erste Etappe mit der Doppelspur zwischen Fehraltorf und Pfäffikon ZH wird begnügen können.

Die Leistungsfähigkeit der Zulaufstrecken wird vorerst auf die Bedürfnisse des Planungszustandes Z 1 ausgelegt mit beispielsweise 30 000 täglichen Fahrten nach und von Uster. Die Neubaustrecke durch den Zürichberg selbst nimmt von Anfang an Rücksicht auf den Endzustand Z 2 und rechnet mit Zugfolgen zwischen Museumstrasse und Stadelhofen

U-Bahn und Ergänzungsnetz

Von H. Brändli, Verkehringenieur der VBZ, Zürich

Am 21. Januar 1971 ersuchte der Zürcher Stadtrat den Gemeinderat um einen Kredit von 1043 Mio Fr. für den Bau einer U-Bahn-Durchmesserlinie Kloten-Stadtzentrum-Dietikon. Dieses grösste jemals den Zürchern vorgelegte Projekt stellt jedoch nur ein Teilstück und eine erste Ausbaustufe dar – Teilstück eines Gesamtkonzeptes für den öffentlichen Verkehr, erste Ausbaustufe eines ganzen U-Bahn-Netzes.

1. Das U-Bahn-Netz

Geplant sind im Endausbau drei Durchmesserlinien, die sich zum Teil in den Aussenästen aufspalten und aufgabengemäss die engere Region mit einem Radius von 10 bis 12 km ab Stadtzentrum erschliessen. Weiter in die Region ausstrahlende Radialen (Furttal, Effretikon) und auch sehr kurze Strecken (Tiefenbrunnen) zeugen von einer auch im Detail sehr sorgfältigen Interessenabgrenzung zwischen SBB und U-Bahn.

von 2½ min bei einem Platzangebot von rund 1500 Plätzen pro Zug.

Die Zürichberglinie erhält aber ihre volle Bedeutung erst durch die Tatsache, dass der neue Bahnhof Museumstrasse den Hauptbahnhof mit einem Schlag von 220 Zügen entlasten wird. Damit entsteht die nötige, heute völlig fehlende Voraussetzung, um einen S-Bahn- oder S-Bahnähnlichen Betrieb auch auf den übrigen Vorortsstrecken möglich zu machen (S-Bahnnetz siehe Bild 2).

Die Finanzierung der neuen Linie durch den Zürichberg kann nun nicht mehr Sache der Schweizerischen Bundesbahnen allein sein. So richtig gesamtwirtschaftlich gesehen der Einsatz der Eisenbahn als Massentransportmittel für die beschriebene Aufgabe ist, so unbestritten ist auch die Tatsache, dass der Agglomerationsverkehr, der grösstenfalls von Abonententartifen abgewickelt werden muss, nur einen Kostendeckungsgrad von etwa 40 % aufweist. In gleicher Weise wie bei der U-Bahn sind daher die Baukosten für die neue Linie und den Ausbau der Zulaufstrecken (rund 600 Mio Franken auf Preisgrundlage 1970) grundsätzlich von der öffentlichen Hand zu tragen. Die SBB werden sich an den Baukosten mit einem Interessenbeitrag in der Grössenordnung von 20 % beteiligen können, werden das neue moderne Rollmaterial zur Verfügung stellen und leisten durch die Übernahme weiterer Ausbauarbeiten im Zürcher Raum die unabdingbare Voraussetzung für den Aufbau eines S-Bahnsystems in der Region Zürich. Heute darf als gesichert angenommen werden, dass der Kanton Zürich bereit ist, den Hauptanteil der eigentlichen Baukosten zu übernehmen. Wie weit die Gemeinden beteiligt werden sollen, ist noch offen, hingegen rechnen alle Beteiligten zuversichtlich auf die rechtzeitige Verabschiedung eines Bundesgesetzes über die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs und damit auf eine wirkungsvolle Finanzhilfe des Bundes.

Unter der Annahme, dass die Finanzierungsfrage bis 1972 gelöst werden kann und von der Konjunkturlage oder der Kapazität des Baugewerbes her keine unerwarteten Schwierigkeiten auftauchen werden, darf damit gerechnet werden, dass das grosse Werk der Zürichberglinie im Jahre 1973 in Angriff genommen werden kann.

Adresse des Verfassers: Hans-Rudolf Wachter, dipl. Ing., Oberingenieur der Kreisdirektion III der SBB, 8000 Zürich, Sihlpostgebäude.

DK 711.75:625.42

Das Netz bedient mit je zwei Strecken die heutigen Innenstadtschwerpunkte Hauptbahnhof, Paradeplatz und Stauffacher. Es trägt der westwärts wachsenden City insofern Rechnung, als es am Limmatplatz einen vierten Kreuzungspunkt vorsieht (Bild 1). Damit lässt sich im Zentrumsbereich der Stadt eine Dichte von U-Bahn-Stationen erreichen, die ein Umsteigen auf das Oberflächennetz als Feinverteiler erübrigt.

2. Anforderungen an das Gesamtkonzept

Das vorliegende Projekt bildet eines der Hauptelemente eines Gesamtkonzeptes für den öffentlichen Verkehr, das grundsätzlich folgenden Bedingungen zu genügen hat:

- Jedem Verkehrsmittel sollen diejenigen Funktionen zugewiesen werden, die seine Vorteile maximal, seine systembedingten Nachteile dagegen minimal zur Geltung bringen. Dieser an sich trivial anmutende Grund-