

Zürcher S-Bahn: zur bevorstehenden Abstimmung

Autor(en): **Meyer, Bruno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **99 (1981)**

Heft 46: **Ausbau der Bahnanlagen in Olten 1975-1981**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-74609>

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.

Zürcher S-Bahn: zur bevorstehenden Abstimmung

Mit grosser Mehrheit wurde am 2. November 1981 in Zürich eine Resolution zugunsten der S-Bahn gutgeheissen. Eingeladen hatte der Zürcher Ingenieur- und Architektenverein, der Schweiz. Technische Verband und die Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen. Vor einem voll besetzten Auditorium der ETH referierten H.R. Wachter, Direktor Kreis III der SBB, Stadtpräsident Dr. S. Widmer und Regierungsrat Prof. Dr. H. Künzi über die bevorstehende kantonalzürcherische Abstimmung vom 28. November 1981.

Das Angebot der SBB

In seiner Begrüssung und Einführung bezeichnete Kantonsrat E. Witta die Vorlage als Anliegen der Ingenieure und Architekten – wichtig genug, dass ZIA, STV und ZBV zu einer gemeinsamen Orientierungsversammlung eingeladen hatten.

Das künftige Angebot der SBB erläuterte H.R. Wachter (Direktor des Kreises III der SBB), wobei er auf die besonderen bahntechnischen Aspekte des Projektes einging und rechtliche, tarifarische oder bautechnische Fragen bewusst ausklammerte. Die S-Bahn – nicht etwa ein neues Verkehrsmittel, sondern eine leistungsfähige Eisenbahn in städtischen Agglomerationen – verschafft dem öffentlichen Verkehr einen besseren Stand. Halbstundentakt, Zusatzzüge bei Spitzenbelastung, kürzere Fahrzeit infolge von Durchmesserlinien, Pünktlichkeit, höheres Platzangebot und garantierter Sitzplatz für Pendler – dies sind die Vorteile des neuen Systems. Ihre Nutzung ist aber ohne Ausbau des vorhandenen Netzes unmöglich. Der Zürcher Hauptbahnhof ist heute noch ein Kopfbahnhof und wird mit der Einführung des neuen Reisezugkonzeptes (NRK) 1982 ausgelastet sein. Noch kritischer ist der Flaschenhals im Bahnhof Oerlikon.

Trotz Ablehnung der kombinierten Vorlage U-Bahn/S-Bahn im Jahre 1973 sind seit 1958 mit Investitionen von 1,5 Mia Fr. wesentliche Verbesserungen gebaut worden, die teilweise wichtige Voraussetzungen für eine künftige S-Bahn bilden. Zu nennen sind: Rangierbahnhof Limmattal, Flughafenlinie mit Ausbau des Bahnhofs Oerlikon, etappenweiser Ausbau der Doppelspur Oerlikon-Bülach, Doppelspur Wallisellen-Uster samt Umbau aller Bahnhöfe, Neubau des Knotenbahnhofs Wetzikon, Käferberglinie usw. Die Engpässe sind jedoch geblieben und der Schlüssel zur Lösung liegt im Neubau des Bahnhofs Museumstrasse und der Zürichberglinie (Bild 1 und 2) mit Anschlüssen in Stadelhofen, Dübendorf und Dietlikon. Dadurch können Züge auf Durchmesserlinien fahren und die genannten Leistungssteigerungen erzielen. Innerhalb der Stadt Zürich mit ihren 12 Bahnhöfen darf ebenfalls erwartet werden, dass die Bahn dank besserem Angebot vermehrt benützt wird.

Heute geht es um ein Kernprojekt, das als erste grosse Etappe gesehen werden kann, das jedoch nicht zwingend einen Weiterausbau verlangt. Vorausgesetzt ist allerdings die

Doppelspurinsel zwischen Rütli und Rapperswil, die im Kanton St. Gallen liegt und separat zu finanzieren ist. Das Grundangebot (Bild 3) ist somit für sich allein lebensfähig und wird gemäss Wirtschaftlichkeitsberechnung rentieren.

Eine Lanze für die S-Bahn

Die vom

ZIA (Zürcher Ingenieur- und Architektenverein),
STV (Schweizerischer Technischer Verband) und von der
ZBV (Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen)

einberufene Versammlung verabschiedet am 2. November 1981 im ETH-Zentrum Zürich folgende Entschliessung:

Die Vorlage

Die Vorlage von Parlament und Regierung bedeutet den Bau

- eines viergleisigen, unterirdischen Durchgangsbahnhofs zwischen Hauptbahnhof und Landesmuseum;
- einer doppelspurigen Verbindung von diesem neuen Bahnhof Museumstrasse zum Bahnhof Stadelhofen und
- der doppelspurigen Zürichberglinie – als Tunnel zwischen Stadelhofen und neuer Station Stettbach – bis nach Dübendorf und Dietlikon.

Damit können auf dem bestehenden SBB-Netz im Kanton Zürich acht S-Bahnlinien mit einem Halbstundentaktfahrplan betrieben werden.

Verkehrspolitische Vorteile

- Eine S-Bahn ist heute die einzige, realisierbare Alternative zum privaten Motorfahrzeug, das in zunehmendem Masse die Qualität unseres Lebensraumes beeinträchtigt.
- Sie ist umweltfreundlicher und braucht sieben Mal weniger Energie pro Personenkilometer als das Auto und ist damit unempfindlicher gegenüber Erdölkrisen.
- Die S-Bahn ist um ein Vielfaches sicherer als der Strassenverkehr. Denken wir an den Blutzoll auf unseren Strassen!
- Durchmesserlinien – statt Zugwechsel im Kopfbahnhof – ergeben Fahrzeitverkürzungen und eine Verdoppelung des Zugangebotes im Regionalverkehr.

Die Meinung der Zürcher Stadtbehörde

Die Behörden der Stadt Zürich stehen dem Projekt positiv, jedoch nüchtern abwägend gegenüber. Dr. S. Widmer (Stadtpräsident) knüpfte damit an die Vorgeschichte an und sieht im Nein von 1973 vor allem eine Opposition gegen die U-Bahn. Er legte dar, dass die Vorteile der S-Bahn überwiegen, weshalb das Projekt zu unterstützen sei. Hemmnisse liegen in den Bedenken der städtischen Steuerzahler, die ein Projekt der Region zu berappen hätten und das zudem die Stadtfucht begünstigen könnte.

Vorteile sind andererseits einige zu nennen:

- Die S-Bahn fördert das Umsteigen vom Auto auf die Bahn. Die Quartiere Fluntern-Witikon werden vom Durchgangsverkehr spürbar entlastet.

- Zusammen mit dem Taktfahrplan nähert sich der Komfort des öffentlichen Verkehrsmittels stark jenem des Privatwagens. Das Umsteigen wird damit tatsächlich attraktiv.
- Der Durchgangsbahnhof Museumstrasse bringt schliesslich die dringend nötige Entlastung des Zürcher Hauptbahnhofs und begünstigt damit den nationalen Reisezugverkehr.

Siedlungspolitische Vorteile

- Zusammen mit zu ergreifenden, flankierenden Massnahmen im Strassenverkehrs- und Parkierungsregime bewirkt die S-Bahn eine Entlastung der Zürcher City.
- Die S-Bahn bringt nicht nur eine Verbesserung der Verbindungen von und nach Zürich, sondern ebenso der Verbindungen der Regionalzentren Baden, Bülach, Winterthur, Wetzikon, Rapperswil, Zug und Affoltern untereinander.
- Sie ist damit Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der städtischen und der regionalen Nebenzentren, bedingt andererseits flankierende, planerische Massnahmen, um dort eine mögliche einseitige bauliche Entwicklung und eine unverhältnismässige Steigerung der Bodenpreise allenfalls zu verhindern.

Die Annahme der Vorlage als Kernstück eines ausgereiften S-Bahn-Konzeptes ist Voraussetzung, dass dieses Konzept überhaupt zum Tragen kommt. Ein JA zur S-Bahn-Vorlage heisst deshalb:

- Energie sparen
- Umweltqualität fördern und
- lebensfähige Regionalzentren ermöglichen

Wir stehen mit Überzeugung für die Annahme der Vorlage ein und verbinden damit den Auftrag an die Behörden, alle Massnahmen zu ergreifen, mittels der S-Bahn zu einer ausgewogenen Raumordnung des Kantons zu finden.

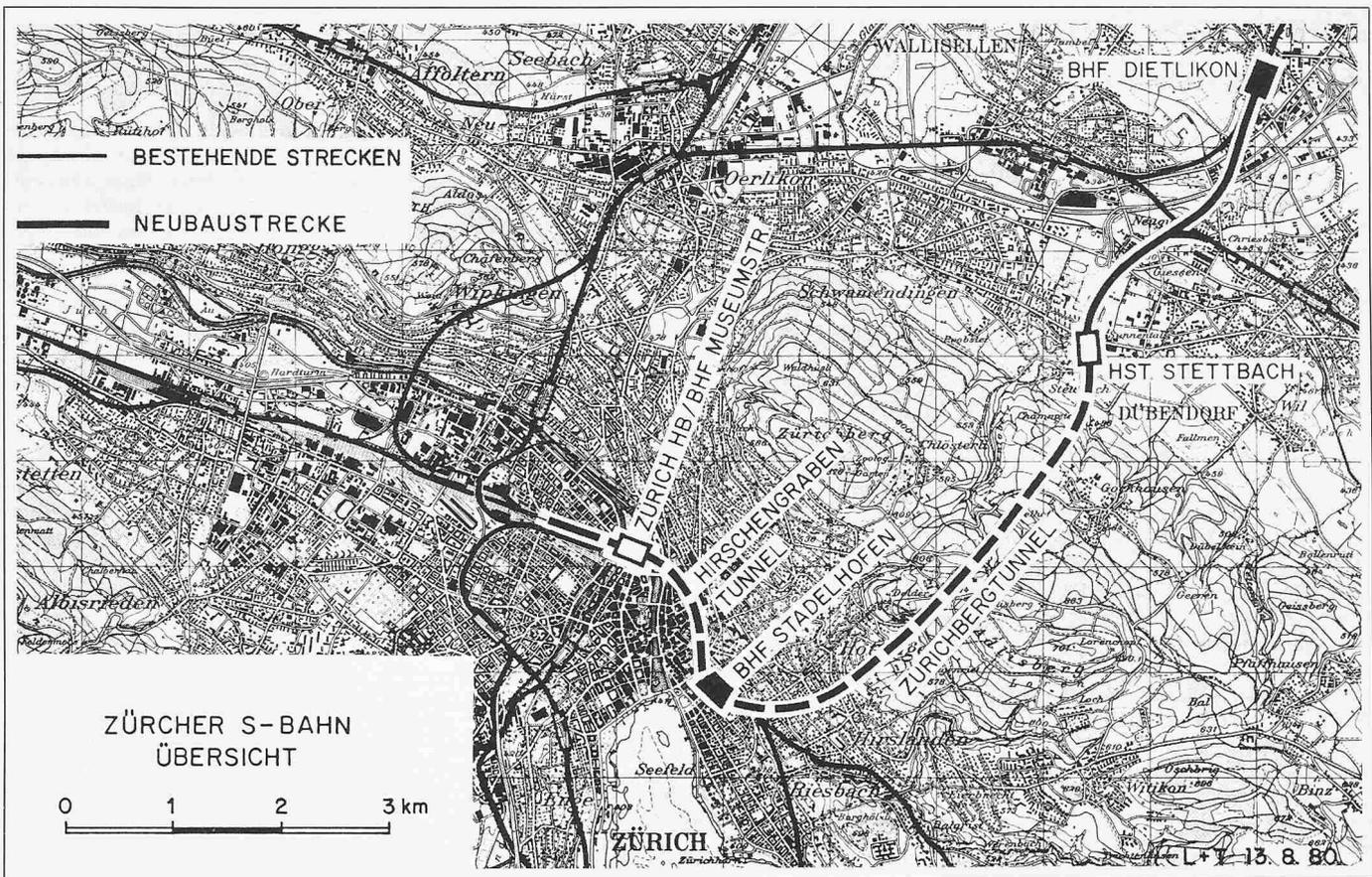
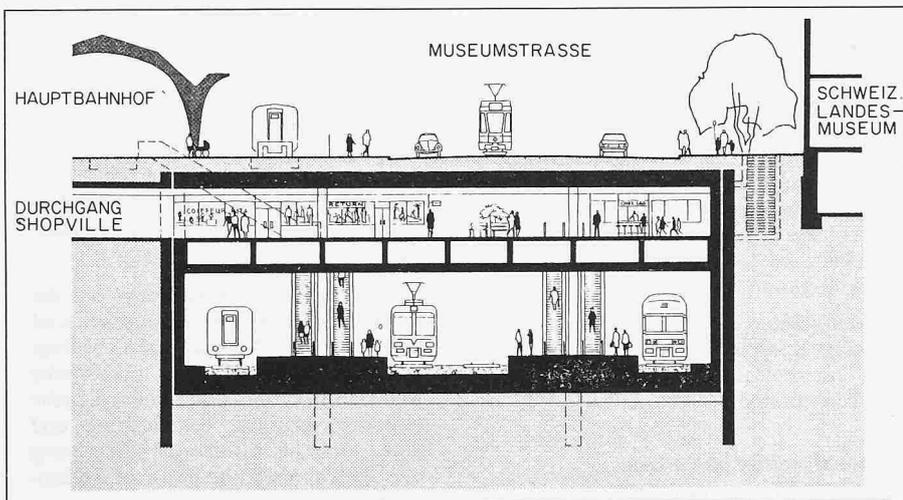


Bild 1. Die Neubaustrecke - Gegenstand der kantonalen Vorlage

Bild 2. Querschnitt durch den Bahnhof Museumstrasse



- Ein Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofs dient auch dem stadtzürcherischen Bahnbenützer.
- Die Stadt hat keine direkten Beiträge zu leisten.
- Die städtischen Verkehrsbetriebe (VBZ) sind an einer Kapazitätsgrenze angelangt, wo sie an einzelnen Punkten sich selbst behindern. Ein zusätzliches Angebot im öffentlichen Verkehr ist schon deshalb notwendig.
- Die Stadt Zürich kann durch die Vorlage in verschiedenster Hinsicht profitieren.
- Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des Raums Zürich ist von gesamtschweizerischer Bedeutung.

Schliesslich ist die Güte der Vorlage auch an der Schwäche der gegnerischen Argumente zu messen. Das Überwiegen der Vorteile führt somit zur positiven Stellungnahme des Stadtrats. Gleichzeitig fordert die Stadt einen Tarifverbund aller Verkehrsträger, um eine ausgeglichene Tarifpolitik zu erreichen.

Finanzierung durch den Kanton Zürich

Wäre die Abstimmung 1973 positiv verlaufen, so hätten wir heute das Verkehrsmittel,

und der Bund hätte damals einen Beitrag von etwa 600 Mio Franken geleistet. Doch die Zürcher wollten keine U-Bahn. Heute müssten wir noch weitere acht Jahre warten und dies bei leerer Bundeskasse. Mit diesen Worten schilderte Prof. Dr. H. Künzi (Regierungsrat, Volkswirtschaftsdirektor) die finanzielle Ausgangslage. Er betonte nochmals die Grundidee des Projekts: Mit einer Neubaustrecke von 12 km kann das bestehende Netz von 370 km eine überdurchschnittliche Leistungssteigerung erfahren.

Der ursprüngliche Verteilschlüssel (Bund, Kanton, Stadt je zu einem Drittel) sieht heute ganz anders aus. Von der Investition von 653 Mio Franken (Preisstand Mai 1980) übernehmen die SBB 130 Mio Franken (100 Mio für den Zürcher HB und 30 Mio für ein zweites Shopville), während der ganze Rest durch den Kanton Zürich getragen werden soll. Damit handelt es sich um den grössten Einzelkredit, der je einer kantonalen Abstimmung vorgelegt worden ist.

Die Finanzierung bringt dem Kanton jedoch keinen Engpass, da sie auf dem 1978 beschlossenen «Fonds für die Finanzierung von Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» basiert. Eine Steuererhöhung ist jedenfalls nicht notwendig. Im Gegenteil: Der langfristige Finanzplan, wie er noch vor der Abstimmung der Öffentlichkeit vorgestellt wird, sieht eher eine Steuersenkung vor.

Sollte der Bund zu einem späteren Zeitpunkt gemäss GVK an Projekte dieser Art Beiträge

