

Goldküsten-Express : ein Testfall

Autor(en): **Bosshard, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatbuch Meilen**

Band (Jahr): **10 (1971)**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-953850>

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.

Zahlreiche, zum Teil bittere Erfahrungen in den Vereinigten Staaten haben zur Erkenntnis geführt, dass historisch gewachsene Städte selbst mit dem Einsatz grösster finanzieller und baulicher Mittel nicht «autogerecht» gestaltet werden können. Die Planer empfehlen daher einen grosszügigen Ausbau der schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel, wobei sie hervorheben, dass eine rund zehn Meter breite doppelspurige Eisenbahnlinie die selbe Leistungsfähigkeit aufweist wie eine 136 Meter breite Autostrasse. Zur Binsenwahrheit geworden ist aber auch die Tatsache, dass die Vororts-, Untergrund- und Strassenbahnen im Bereiche der Fahrzeit, der Häufigkeit der Verbindungen und des Komforts attraktiv sein müssen, wenn sie benützt werden sollen (die grosse Sicherheit wird in der Regel als selbstverständlich vorausgesetzt, obwohl sie, im Lichte der Unfallzahlen des Strassenverkehrs besehen, an sich eine bedeutende Rolle spielen sollte). Die 1894 eingeweihte rechtsufrige Zürichseelinie der Schweizerischen Bundesbahnen vermochte vor ihrer Modernisierung diesen Forderungen nicht genügend zu entsprechen. Beanstandet wurden in erster Linie die langen Fahrzeiten, die unter anderem darauf zurückzuführen waren, dass auf der 36 km langen Strecke Zürich—Meilen—Rapperswil rund 200 Zugskreuzungen im Tag abgewickelt werden mussten.

Ursprünglich glaubte man keine andere Wahl zu haben, als eine Besserung dieser Verhältnisse mit einem durchgehenden Ausbau der «Rechtsufrigen» auf Doppelspur herbeizuführen, was jedoch sehr bedeutende Mittel erfordert hätte. Eingehendere Untersuchungen zeigten, dass nur die wenigsten Reisenden über die Endpunkte Rapperswil und Zürich hinausfahren. Da die Linie ausserdem überhaupt nicht mit Transitzügen belegt ist, ergab sich die Möglichkeit, einen «starrten» Fahrplan vorzusehen, bei dem sich die Reisezüge stets an den selben Punkten begegnen. Die Intervalle sollten

**Starrer Fahrplan
mit Doppelspur-
inseln**



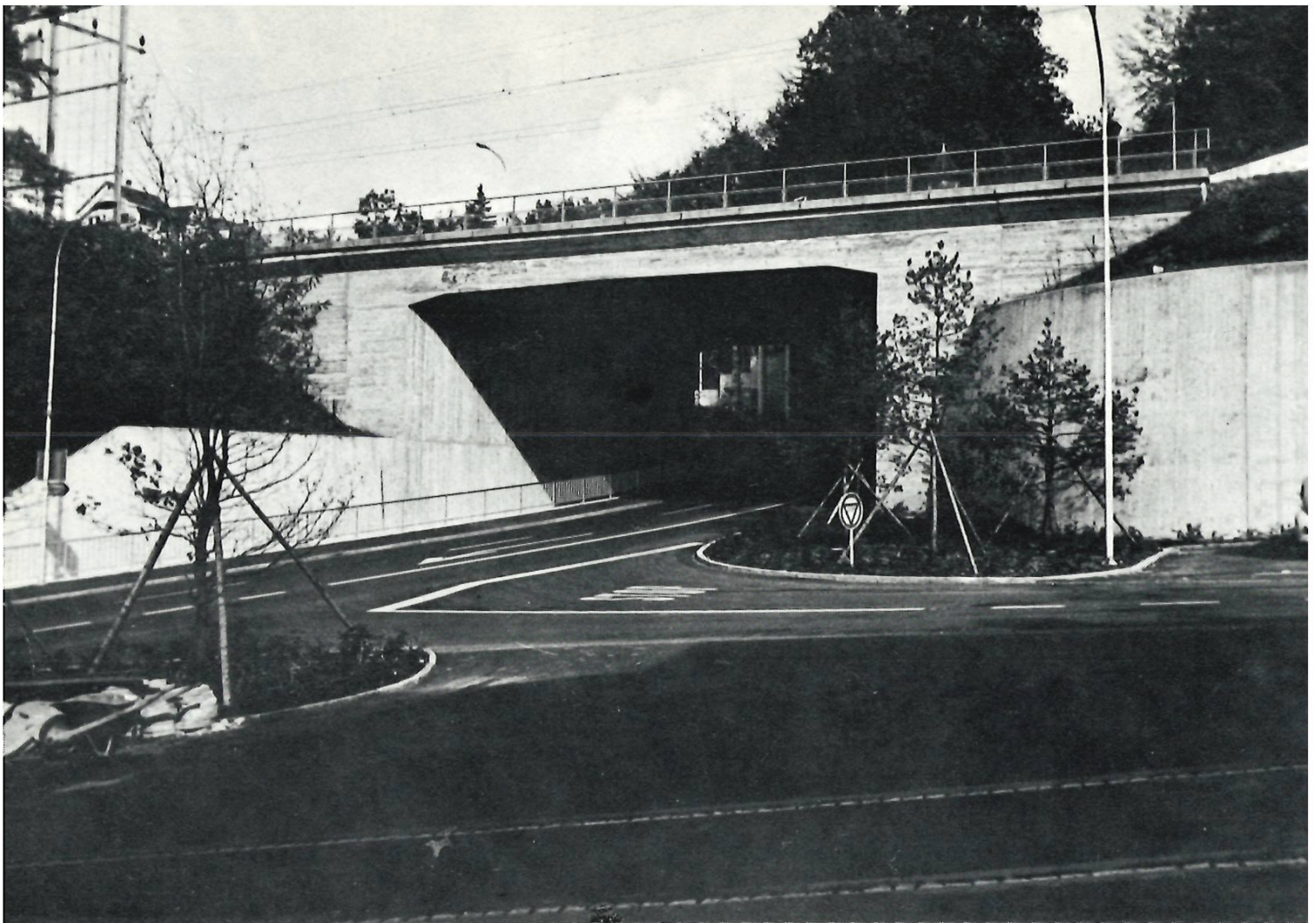
Bünishoferstrasse beim Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen

von fünf Uhr morgens bis um Mitternacht in beiden Richtungen je dreissig Minuten betragen. Wenn der eine Kreuzungspunkt der Bahnhof Zürich Stadelhofen war, mussten die Streckenabschnitte Küsnacht—Erlenbach—Herrliberg-Feldmeilen und Stäfa—Uerikon mit dem zweiten Geleise versehen werden.

Für einen solchen Teilausbau wurden Kosten von rund 35 Millionen Franken errechnet, während die integrale Doppelspur von Zürich nach Rapperswil über 100 Millionen erfordert hätte. Diesen vergleichsweise günstigen Voraussetzungen war es zu verdanken, dass die rechtsufrige Zürichseelinie als erste Vorortsstrecke der Schweizerischen Bundesbahnen zum «Testfall» ausersehen und in den vergangenen Jahren weitgehend erneuert wurde.

Beiträge von
Kanton und
Gemeinden

Um eine Pioniertat handelt es sich beim Ausbau der «Rechtsufrigen» auch in bezug auf die Finanzierung, die erstmals eine Beteiligung des Kantons und einen Pauschalbeitrag der Gemeinden zugunsten der Erstellung der Doppelspur vorsah. Ihre Begründung und Rechtfertigung findet diese Regelung im Faktum, dass ein überdurchschnittlich grosser Teil der Reisenden zwischen Zürich und Rapperswil von den niedrigen Tarifen der Schüler- und Arbeiterabonnemente



Bahnunterführung an der Grenze Herrliberg-Feldmeilen

profitiert. Während die Durchschnittseinnahme der SBB pro Personenkilometer mit gewöhnlichen Billetten im Jahre 1966 9,6 Rappen betrug, erbrachte der Streckenabonnementsverkehr nur 3 und der Schülerverkehr sogar nur 2,2 Rappen. Der Beitrag des Kantons Zürich zugunsten der Meilener Linie wurde auf 5 Millionen und jener der Gemeinden auf zusammen 4 Millionen Franken festgesetzt. Den Schlüssel für die Aufteilung auf die Gemeinden erarbeitete die Finanzdirektion des Kantons Zürich, wobei einerseits der Steuerfuss und andererseits die Vorteile massgeblich waren, welche die modernisierte Bahn den einzelnen Dörfern verschafft. Sowohl die kantonalen als auch die kommunalen Stimmberechtigten genehmigten ihre Beiträge mit grossen Mehrheiten.

Der Gesamtaufwand für die Modernisierung der Verkehrsanlagen am rechten Zürichseeufer erreichte schliesslich an die 200 Millionen Franken (in dieser Summe sind die Kosten des neuen Rollmaterials inbegriffen). Die Gemeinden hatten neben ihren Zahlungen an die Doppelspur bedeutende Lasten für die Anpassung des Strassennetzes zu tragen. Zwischen Küsnacht und Herrliberg-Feldmeilen und zwischen Stäfa und Uerikon wurden sämtliche Niveauübergänge beseitigt. Ueber- und Unterführungsbauwerke traten auch auf anderen Streckenabschnitten an die Stelle der Barrieren. So-

weit es sich um Staatsstrassen handelte, übernahm neben den Bundesbahnen der Kanton diese Kosten.

Noch 48 Minuten
bis Rapperswil

Einen stark ins Gewicht fallenden Ausgabenposten stellte die Beschaffung von 20 dreiteiligen Triebwagenzügen dar, für die der Verwaltungsrat der SBB einen Kredit von 57 Millionen Franken bewilligte. Dieses spezielle Rollmaterial leistet den grössten Beitrag zur Beschleunigung der Verbindungen zwischen Zürich und Rapperswil. Im Hinblick auf die kurzen Stationsabstände von durchschnittlich nur 2,25 Kilometern muss sehr rasch angefahren werden können. Sämtliche Achsen der Dreiwagenzüge sind deshalb angetrieben. Die Leistung der Triebmotoren beträgt gesamthaft 3 300 PS, und die Kraft der Zwölfwagenzüge, die in den Stosszeiten zum Einsatz gelangen, übertrifft selbst jene der stärksten Lokomotive der Welt, die am Gotthard verkehrt.

Der Uebergang zum starren Fahrplan hat einen tiefgreifenderen Wandel gebracht als die Elektrifizierung der «Rechtsufrigen» im Jahre 1926. Während 1967 an Werktagen 29 Zugpaare mit 55 bis 70 Minuten Fahrzeit über die ganze Strecke verkehrten, sind es im jetzigen Fahrplan 39 Reisezugpaare mit 48 Minuten Fahrzeit, wozu noch 4 Einsatzzugpaare in den Stosszeiten, mehrere Güterzüge und eine Anzahl Nebenaufgabenzüge für die Beförderung der Post und des Expressgutes kommen. Um den Personalaufwand trotz der Fahrplanverbesserung nicht um 30 Prozent ansteigen zu lassen, suchten die Bundesbahnen nach Rationalisierungsmöglichkeiten und fanden diese, wie zuvor schon die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich, in der Einführung sogenannter «Sichtwagen», die den Abonnenten vorbehalten sind. Weitere Einsparungen ergaben sich auf den modernisierten Stationen durch den teilweisen Uebergang zum automatischen Durchgangsbetrieb mit Gleisbildstellwerken und durch den Verkauf von Billetten für den Nahverkehr an Automaten.

Verkehrsan-
sanie-
rung in
Herrliberg-
Feldmeilen

Die aus dem Eröffnungsjahr stammenden Stationsgebäude hätten die Bundesbahnen von sich aus nur renoviert. In Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg-Feldmeilen und Stäfa liessen die Gemeinden ihren Willen erkennen, mit finanziellen Beiträgen den Bau neuer Bahnhöfe zu ermöglichen; lediglich renoviert wurde das Aufnahmegebäude in Uerikon. Die exponierte Lage der Station Herrliberg-Feldmeilen stellte die heikelsten architektonischen Probleme, die jedoch elegant gelöst werden konnten. Neben den Dienst- und Publikumsräumen im Erdgeschoss wurden in den oberen Stockwerken zwei Normal- und vier Maisonette-Wohnungen sowie ein Dachgarten untergebracht. Der neue Bahnhof fügt sich, auch vom See her gesehen, gut in die Landschaft ein.

Gleichzeitig mit dem Doppelspurbau wurden die Strassenverhältnisse bei der Station Herrliberg-Feldmeilen saniert. Die Forchstrasse unterfährt nun die Geleise der SBB und die Bünishoferstrasse. Durch eine Galerie und durch einen

Tunnel gelangt sie bergseits der Kirche von Herrliberg wieder in die bestehende Staatsstrasse. Zwischen Galerie und Tunnel zweigt eine Schleife nach Feldmeilen ab. Der Kirchenhügel von Herrliberg blieb auf seiner Seeseite unangestastet, während das Rossbachtobel mit Spazierwegen neu erschlossen wurde. Von der Bünishoferstrasse führt eine Passerelle auf den Mittelperron der Bahn. Bergseits der Station konnten trotz der beschränkten Platzverhältnisse einige Parkplätze geschaffen werden.

In einer Sonderbeilage der «Neuen Zürcher Zeitung» hat Dr. Max Strauss, Direktor des Kreises III der Schweizerischen Bundesbahnen, im Mai 1968 die Hoffnung ausgesprochen, dass die Anwohner ihrer «Rechtsufrigen» die Treue halten und sich darüber hinaus mancher Berufstätige durch den neuen Schnellverkehr bewogen fühle, sich den Aegerer im Stossverkehr auf der Strasse zu ersparen, den gesunden täglichen Weg zum Bahnhof in Kauf zu nehmen und den eigenen Wagen vermehrt zu Hause zu lassen.

Diese Erwartung ist im wesentlichen erfüllt worden. Beim Streckenabonnementsverkehr nahm die Zahl der beförderten Personen zwischen Zürich und Rapperswil 1969 verglichen mit 1968 um 10,1 Prozent zu. Seit 1967 beträgt der Zuwachs 15,1 Prozent. Beim übrigen Verkehr stieg die Zahl der Passagiere seit 1967 um 11,2 Prozent an. 1969 waren die Zuwachsraten im allgemeinen grösser als im ersten Betriebsjahr des neuen Schnellverkehrs, was sich mit den ausländischen Erfahrungen deckt, die eine gewisse Anlaufzeit erkennen liessen. Der Personenverkehr der SBB erhöhte sich seit 1967 nur um 2,3 Prozent. Die Entwicklung auf der Strecke Zürich—Meilen—Rapperswil war demnach wesentlich günstiger als die des Gesamtverkehrs der Bundesbahnen, obwohl die Bevölkerung im Bezirk Meilen in den letzten Jahren nicht übermässig stark zunahm.

Anlässlich der letzten Fahrplankonferenz hat der Gemeindepräsident von Meilen, Nationalrat Theodor Kloter, den Schweizerischen Bundesbahnen in aller Form den Dank abgestattet für die raschen und häufigen Zugsverbindungen, die seit der Einführung des starren Fahrplans zwischen Zürich und Rapperswil zur Verfügung stehen. Nationalrat Kloter bestätigte das gute Funktionieren des neuen Schnellverkehrs und wies darauf hin, dass die «Goldküste» von anderen Gegenden unseres Landes nun nicht mehr allein wegen ihrer vorteilhaften Steuerverhältnisse beneidet wird. Resolutionen und parlamentarische Vorstösse lassen in der Tat keine Zweifel darüber offen, dass zahlreiche Anwohner anderer Bundesbahnlinien mit einiger Ungeduld darauf warten, möglichst bald in den Genuss ebenso günstiger Verbindungen zur nächsten Grossstadt zu gelangen, wie sie am rechten Zürichseeufer nun schon fast zur Selbstverständlichkeit geworden sind.

Erwartungen
und erste
Ergebnisse