

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 18: Das Problem der Bahnhofserweiterung Zürich: II. Heft

Artikel: III. Nahverkehrsprobleme im Zusammenhang mit dem Ausbau der Zürcher Bundesbahnanlagen
Autor: Jäger, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56711>

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: 22.02.2026

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

Das Problem der Bahnhofserweiterung Zürich

DK 656.21(494.34)
(Schluss von Seite 244)

III. Nahverkehrsprobleme im Zusammenhang mit dem Ausbau der Zürcher Bundesbahnanlagen

Von Dr. E. JÄGER, Sekretär für Verkehrsfragen bei der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich (Gekürzte Wiedergabe)

Die Grosszahl von Auseinandersetzungen über den Ausbau des Hauptbahnhofs und seiner Zufahrtslinien endigt meistens mit der etwas resignierten Feststellung: «Das alles ist ja recht schön, aber wir werden es doch nicht mehr erleben». Nur noch jüngeren Diskussionspartnern wird eine vage Möglichkeit prophezeit, bei der späteren Verwirklichung der heutigen Projekte als ergraute Männer dereinst noch dabei zu sein. Ist dieser Pessimismus angebracht? Sollte nicht im Interesse einer gedeihlichen wirtschaftlichen, siedlungs- und bevölkerungspolitischen Entwicklung der Stadt Zürich und ihres Ausstrahlungsgebietes die Verbesserung der Zürcher Bundesbahnanlagen sofort in Angriff genommen werden? Ist die Eisenbahn nun wahrhaftig ein derart veraltetes Verkehrsinstrument, dass man vor etwas grosszügigen Ausbauprojekten für den Schienenverkehr zurücktaumeln müsste, während doch in der heutigen Zeit der Ausbau schweizerischer Flugplätze mit Riesensummen aus der Steuerkasse in verblüffend kurzer Frist beschlossen und durchgeführt wird? Ich teile diesen Pessimismus nicht. Die Eisenbahnen werden auch inskünftig Aufgaben zu erfüllen haben, die von grösster volkswirtschaftlicher Bedeutung sind und die kaum von anderen Verkehrsmitteln übernommen werden können.

Das generelle Projekt, das anfangs September 1947 vom Verwaltungsrat der SBB genehmigt wurde und dem anfangs 1948 auch die Zürcher Behörden im Prinzip zugestimmt haben, ist nicht nur für die Stadt und den Kanton Zürich, sondern für die ganze Nordostschweiz von allergrösster Bedeutung. Es enthält keine baureifen Detailprojekte, dagegen umreisst es das Programm des zukünftigen Ausbaus des Hauptbahnhofs, den Ausbau verschiedener benachbarter Bahnhöfe und sämtlicher Zufahrtslinien.

I. Grösse, Entwicklung und Bedeutung des Zürcher Nahverkehrs

1. Entstehung der Pendelwanderung und Grösse des Zürcher Nahverkehrs auf den SBB

Die Pendelwanderung hat auf den Ausbau der Verkehrsanlagen und die gesamte Betriebsabwicklung besonders starke Einfluss. Ihr Entstehen ist auf die enorme industrielle Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zurückzuführen, die eine starke Konzentration der Produktionsstätten, eine weitgehende Arbeitsteilung und eine zunehmende Ansammlung der Bevölkerung in Grossstädten mit sich brachte. In ursächlich engstem Zusammenhang damit entstand die Trennung von Wohnort und Arbeitsstätte. Diese räumliche Entfernung ist im volkswirtschaftlichen Interesse so rationell wie möglich zu überbrücken. Ohne eine vorzügliche und billige Befriedigung dieses Berufsverkehrs ist eine gute Lösung

der Probleme nicht zu denken, wie sie sich uns bei der Verstädterung, der industriellen Auflockerung und der dezentralisierten Wohnweise mit aller Eindrücklichkeit stellen.

Der regelmässige Berufsverkehr ist nun typischer *Nahverkehr*. Ich verwende absichtlich nicht den Begriff Vorortverkehr, obschon er bei uns gebräuchlich ist und jedermann dabei an die täglich z. B. von Thalwil, Dietikon, Baden, Winterthur nach Zürich fahrenden Pendelwanderer denkt. Man bezeichnet also Verkehr von grösseren Gemeinden und Städten nach Zürich mit Vorortverkehr, obschon diese Siedlungen sich sicherlich gewaltig auflehnen würden, als Vororte von Zürich zu gelten. Diese unklare Begriffsbildung gab den Ausschlag, die viel umfassendere und einzig zutreffende Bezeichnung «*Nahverkehr*» zu wählen.

Nach einer statistischen Erhebung über den gesamten Abonnementsverkehr der SBB im Jahre 1938, die ich in meiner Arbeit über den Personennahverkehr der Stadt Zürich¹) verwertet habe, ergab sich, dass 24 % oder rund ein Fünftel aller ausgestellten Streckenabonnemente für Fahrten nach Zürich (alle zwölf Stadtbahnhöfe) gelöst wurden. Die Spitzenposition Zürichs wird aber erst dann recht augenfällig, wenn zum Vergleich die entsprechenden Prozentualwerte einiger anderer Städte angeführt werden. An zweiter Stelle tritt mit einem enormen Abstand Winterthur auf, dessen Anteil am ankommenden Abonnementsverkehr nur noch 4,5 % des Bundesbahnenverkehrs beträgt. Bei Lausanne ist der Anteil noch 3,8 %, bei Bern 3,3 % und bei Basel 2,6 % (Bild 30). Eine analoge Untersuchung für das Jahr 1944 zeigte, dass der Anteil des Abonnementsverkehrs nach Zürich am gesamten Abonnementsverkehr der SBB mit über 20 % noch immer dominiert.

Die Gesamtzahl der von den SBB täglich nach Zürich beförderten Pendelwanderer betrug 1938 rd. 16 000; 1944 waren es 21 000 und 1947 rd. 25 000 Pendelwanderer (Bilder 31 u. 32).

2. Anforderungen des Berufsverkehrs an die Verkehrsbedienung

Berufsverkehr ist Stossverkehr. Am Morgen, über Mittag und am Abend tritt er in ausgeprägten Verkehrsspitzen hervor und bringt betriebliche und fahrplantechnische Schwierigkeiten in grösstem Umfang. Dieser Stossverkehr erheischt einen maximalen Einsatz von Personal, Lokomotiv- und Wagenmaterial und fordert einen Ausbau der Verkehrsanlagen, der diesen Spitzenverkehr glatt zu bewältigen vermag. Und dieser Verkehrszweig, der die grössten Anforderungen an Bau und Betrieb stellt, bringt weitaus die kleinsten Einnahmen.

Die täglichen Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz sollen mit einem Minimum an Zeitaufwand zurückgelegt werden können. Der gegenwärtige Fahrplan im Zürcher Nahverkehrsgebiet vermag aber diesen gesteigerten Anforderungen auf rasche Beförderung der Pendelwanderer wegen der beschränkten Leistungsfähigkeit vieler Bahnhöfe und aller Zufahrtslinien bei weitem nicht mehr zu genügen. Dieser Zustand kann jedoch unmöglich länger hingenommen werden, ansonst der weiteren Verlegung des Wohnsitzes nach der Stadt nicht entgegentreten und — als Gegenmassnahme — die vermehrte Ansiedlung auf dem Land nicht wirksam genug gefördert werden kann. Wie ist also der Fahrplan auszubauen? Erstens: Herabsetzung der meistens viel zu langen Reisezeiten durch allgemeine Beschleunigung der Züge und Einlage neuer Züge, die nur die entfernter gelegenen Stationen bedienen, auf den der Stadt näher liegenden dagegen durchfahren. Zweitens: Vermehrung der Zugsleistungen sowohl in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs als auch in den verkehrsarmen Zwischenzeiten. Mit diesen fahrplanpolitischen Massnahmen kann die Siedlungszone im Einzugsgebiet der Stadt ausgedehnt werden. Im Vordergrund darf aber nicht

¹⁾ Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, Bd. 39, Zürich 1946, Verlag Dr. H. Girsberger. Die Untersuchung enthält auf 375 Seiten Text ein umfangreiches Zahlenmaterial und eingehende Ausführungen über die gesamten Zürcher Verkehrsprobleme.

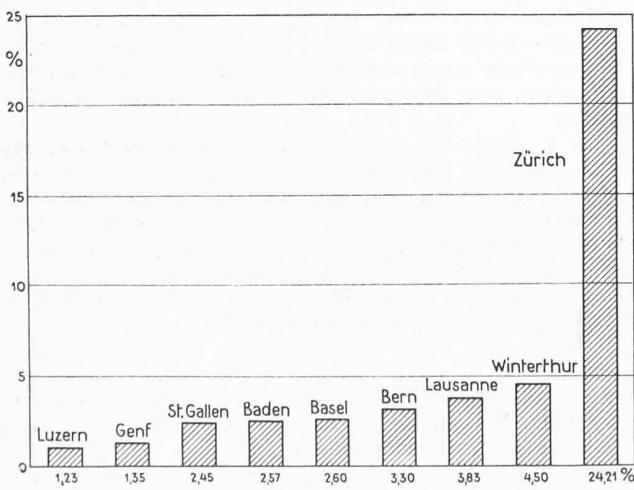


Bild 30. Abonnementsverkehr nach einigen Städten (von allen Stationen aus) in Prozenten des gesamten Abonnementsverkehrs der SBB im Jahre 1938

nur die Förderung des Verkehrs zwischen den ländlichen Wohngemeinden und dem Arbeitszentrum Zürich stehen, sehr wichtig ist auch die Verbesserung der Verkehrsverbindungen nach grösseren Zentren der Landschaft, um diesen Siedlungen von der Verkehrsseite her die Voraussetzungen zur eigenen wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Entwicklung als Gegengewichte zum Einfluss der Grossstadt zu bieten.

3. Die zukünftige Entwicklung des Zürcher Nahverkehrs

Als Ausgangspunkt für die Beurteilung der *mutmasslichen Verkehrsentwicklung*, welcher die künftige Erweiterung der Anlagen Rechnung zu tragen hat, will ich die folgende Tatsache in den Vordergrund rücken: Das Ungenügen der heutigen Anlagen tritt besonders während der Verkehrs spitzen am Morgen, über Mittag und am Abend zutage. Die entscheidende Frage ist daher heute die, welche Formen dieser Spitzenverkehr in 10, 20, 30 und mehr Jahren annehmen wird.

Spitzenverkehr ist sozusagen ausschliesslich Berufsverkehr. Nur ein kleiner Prozentsatz entfällt auf die übrigen Verkehrsarten wie Geschäftsverkehr, Besuchsverkehr, Ausflugs- und Vergnügungsverkehr, deren Abwicklung sich im übrigen in den Zwischenzeiten vollzieht, wie ausserdem zwangswise auch der Güterverkehr. *Geschäftsverkehr, Vergnügungsverkehr usw.* sind weitgehend von der Wirtschaftskonjunktur abhängig. Sie sind grösseren Schwankungen unterworfen und diese seit Kriegsausbruch ausserordentlich stark angewachsenen Verkehre werden in kommenden Depressionszeiten stark zurückgehen. Der *Berufsverkehr* zeigt dagegen viel weniger grosse Schwankungen und nimmt in den letzten zehn Jahren im Zürcher Nahverkehrsgebiet relativ langsam doch stetig zu. Dieser Verkehr wird immer Spitzenverkehr bleiben; er wird immer die maximalen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Anlagen und des Betriebes stellen. Es ist auch völlig ausgeschlossen, dass der heutige und künftige Berufsverkehr, der sich auf den SBB-Linien nach Zürich abwickelt, von andern Verkehrsmitteln übernommen werden kann.

Viele Diskussionen über kommunale Angelegenheiten sind in letzter Zeit immer auf das Losungswort «Zürichs Entwicklung zur Grossstadt» abgestimmt. Die Bevölkerung der Stadt Zürich hat auch tatsächlich von 1930 bis 1941 und insbesondere seit 1941 überaus stark zugenommen; sie stieg von 1941 bis Ende 1947 um rd. 40000 Menschen an. Dieser zwölfprozentigen Zunahme der Stadtbevölkerung steht dagegen nur ein siebenprozentiger Anstieg der Wohnbevölkerung in den Landgemeinden gegenüber. Es ist also vorläufig in Zürich ganz eindeutig die Tendenz einer fortschreitenden Zusammenballung der Bevölkerung und z. T. der Industrie festzustellen.

Welche Auswirkungen hat diese Entwicklung auf den Verkehr? Auf die recht schwierigen innerstädtischen Verkehrsprobleme will ich hier nicht näher eingehen. Die starke Zusammenballung von Industrie, Gewerbe und Handel verstärkt aber auch die ohnehin schon sehr grosse Saugwirkung der Stadt auf auswärtige Arbeitskräfte. Es ist daher für die moderne arbeitsteilige Wirtschaftsorganisation bezeichnend, dass die Zahl der Pendelwanderer stärker zunimmt als die Zahl der erwerbstätigen Bevölkerung. Immer mehr Leute sind also auf einen kostspieligen Verkehrsapparat angewiesen, die Aufwendungen für die täglichen Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsstätte werden dauernd grösser und die nutzlos verfahrene Zeit treibt immer stärkeren Raubbau an der Freizeit. Das stets ausgeprägter in Erscheinung tretende Uebergewicht der Stadt gegenüber der Landschaft ruft aber auch ernste staatspolitische und soziologische Bedenken wach.

Es ist das Verdienst der initiativen Förderer der Landes- und Regionalplanung, schon seit mehreren Jahren auf das Ungesunde dieser Entwicklung hingewiesen zu haben. Landes- und Regionalplanung ist nicht nur das Werk phantasiebegabter Architekten und Ingenieure, sondern ihre Haupt-

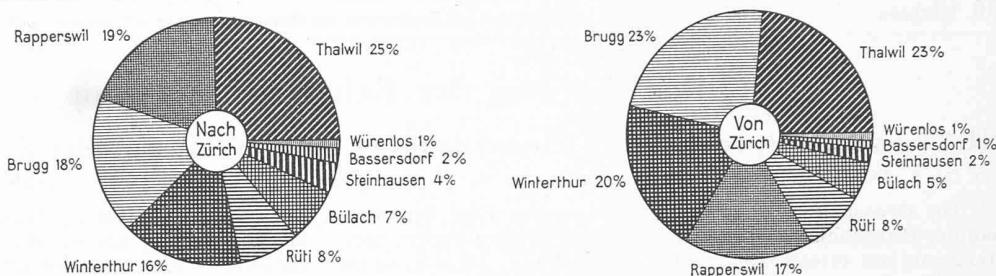


Bild 31. Zürcher Abonnementsverkehr im Jahre 1944, prozentual verteilt auf die Zufahrtslinien (ohne innenstädtischen Verkehr)

ziele sind von grösster staatspolitischer, kultureller und volkswirtschaftlicher Bedeutung. Auf Zürich angewendet, sind für die zukünftige Siedlungspolitik und planmässige Verteilung der Industriestandorte die folgenden Richtlinien festzulegen:

1. Kein weiteres Anwachsen der Grossstadt.
2. Förderung der bestehenden Siedlungen der Landschaft und Stärkung ihres politischen und wirtschaftlichen Eigenlebens.

Das Programm der Massnahmen für die Verwirklichung dieser Ziele ist äusserst vielgestaltig. Ich greife nur jene Hauptpunkte heraus, die in verkehrspolitischer Hinsicht mit dem angeschnittenen Problem im Zusammenhang stehen. Dabei ist in erster Linie abzuklären, ob nicht durch Massnahmen der Siedlungspolitik und durch bessere Verteilung der Industrien ein weiteres Anwachsen des unerwünschten Berufsverkehrs vermieden oder wenigstens verlangsamt werden könnte. Der Berufsverkehr ist ja an sich unproduktiv, stellt jedoch an den Verkehrsapparat die grössten Anforderungen und bringt den kleinsten Entgelt.

Zum ersten Punkt ist zu sagen, dass selbstverständlich nicht an eine «Entstädterung» als entgegengesetzt waltende Entwicklung der «Verstädtierung» zu denken ist. Man wird sich darauf zu beschränken haben, die Ueberbauung der noch verfügbaren Landreserven innerhalb des Stadtgebietes rational und geordnet durchzuführen; im übrigen ist aber die zukünftige Entwicklung durch siedlungs- und verkehrspolitische Massnahmen gemäss dem zweiten Programmypunkt zu fördern. Dabei ist das Hauptaugenmerk auf eine wohlüberlegte Koordinierung von Wohnzonen einerseits und Industrie- oder Arbeitszonen anderseits zu legen. Berufstätige, die in Gemeinden ausserhalb der Stadt wohnen, sollen wenn immer möglich auch dort arbeiten können. Die Wege zwischen Wohnstätte und Arbeitsplatz werden kurz und die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel kann vermieden werden.

Man darf sich aber über den Erfolg dieser Massnahmen keinen Illusionen hingeben. Spürbare Auswirkungen werden nur allmählich und erst nach längerer Uebergangszeit bemerkbar sein. Aus den soeben skizzierten siedlungspolitischen Massnahmen mit ihren Auswirkungen darf ferner unter keinen Umständen gefolgert werden, dass Aufgaben und Bedeutung der öffentlichen Verkehrsbedienung, insbesondere der SBB, im Ausstrahlungsgebiet der Stadt Zürich inskünftig zu unterschätzen seien. Wohl lässt sich die weitere Zunahme des Berufsverkehrs durch bessere Koordination der Arbeits- und Wohngebiete etwas zurückdämmen, auf der andern Seite wird dagegen aus folgenden Gründen neuer Pendelverkehr entstehen:

1. Es besteht eine zahlenmässig sehr grosse Kategorie von Berufstätigen, die nur in der Stadt als Zentrum von Handel und Industrie, mit den Bank- und Versicherungsinstituten, mit der kantonalen Verwaltung, den grossen Möglichkeiten der beruflichen und geistigen Ausbildung ihrer Arbeit nachgehen können, jedoch sehr oft auswärts wohnen wollen oder müssen, da der Wohnraum vor allem in den inneren Stadtquartieren ständig abnimmt.

2. Die in der Stadt konzentrierten Industrieunternehmungen sind auf Arbeiterzug aus den Landgemeinden angewiesen. Diese unvermeidliche Pendelwanderung muss rasch, möglichst bequem und billig erfolgen, m. a. W., es ist eine gute Nahverkehrsbedienung nötig.

3. Konjunkturschwankungen und Strukturwandelungen der Wirtschaft können die Nachfrage nach Arbeitskräften inner kürzesten Fristen tiefgehend ändern. Dies zwingt eine grössere Anzahl von Arbeitnehmern, anderswo Arbeit zu suchen

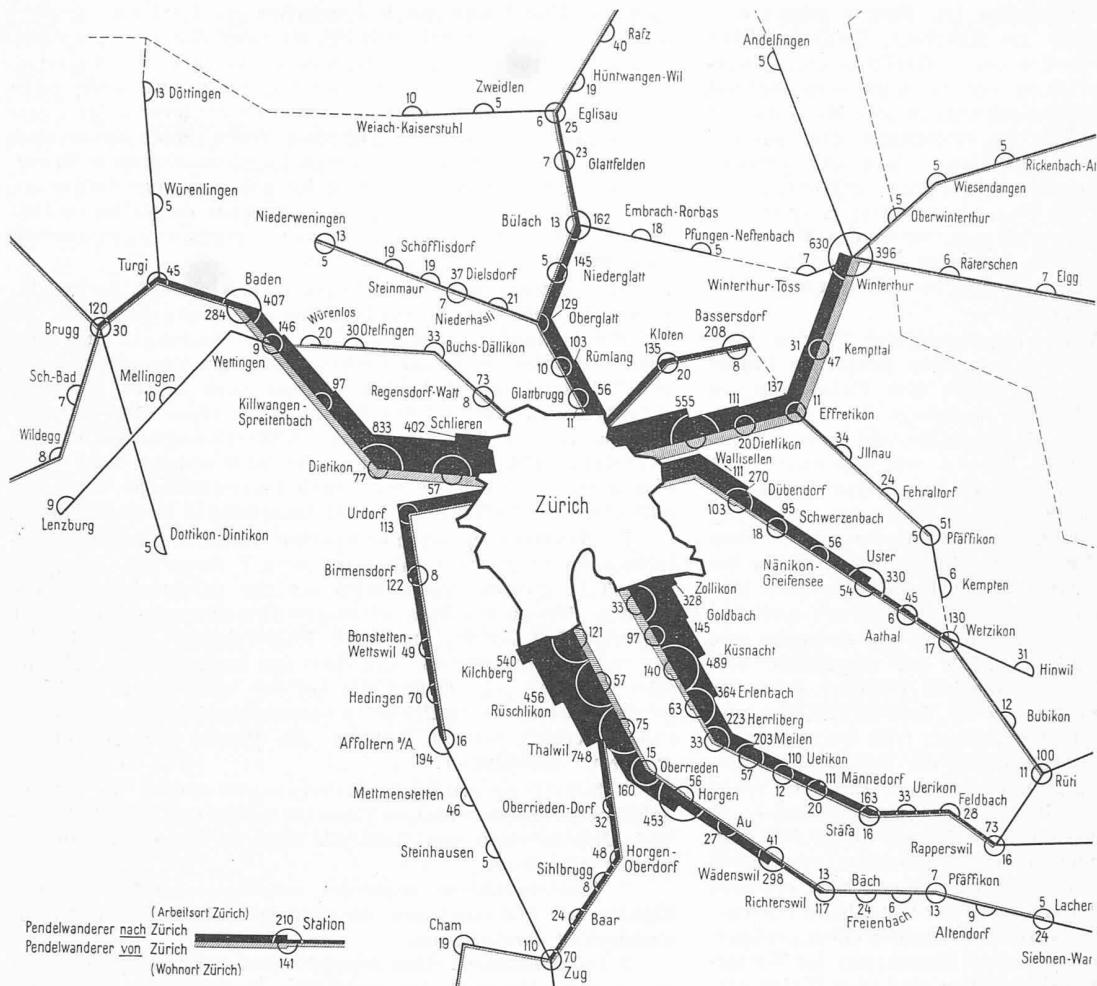


Bild 32. Pendelwanderer nach und von Zürich im Jahre 1938

also unter Umständen Pendelwanderer zu werden. Es ist für die Aufrechterhaltung eines geordneten Arbeitsmarktes von grösster Bedeutung, ob gute Verkehrsverhältnisse einen regionalen Ausgleich leicht ermöglichen.

Neben dieser *Zunahme des Berufsverkehrs* werden mit der immer grösseren Ausdehnung des gesamten Zürcher Wirtschaftsgebietes und der stets dichter und komplizierter werdenden ökonomischen Verflechtung weitere zusätzliche Verkehrsbedürfnisse geweckt. Aus all diesen Umständen lässt sich die klare *Schlussfolgerung* ziehen, dass der Verkehr auch inskünftig eine ganz eminent Rolle spielen wird. Die Hebung der Leistungsfähigkeit der heutigen Anlagen wird also unter keinen Umständen überflüssig. Vom Tempo dieser Verkehrsverbesserung hängt für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung Zürichs ausserordentlich viel ab.

II. Die Bedienung des Zürcher Nahverkehrs durch die SBB

1. Die Bedeutung der Normalbahn in der Bewältigung von Nahverkehrsaufgaben

Mit Ausnahme von Strassenbahn, Autobus und Trolleybus, die nur den innerstädtischen Verkehr bewältigen, sind die SBB Hauptträger des gesamten Nahverkehrs im grossen Einzugsgebiet der Stadt Zürich. Ja selbst im *innerstädtischen Verkehr* übernehmen sie wichtige Aufgaben. Sie sind in ihrem Entwicklungsgang in Zürich sozusagen zwangsläufig Träger des Nahverkehrs geworden und haben dadurch in steigendem Masse auch entscheidenden Einfluss auf die Bevölkerungs- und Industrieverteilung erlangt; denn für die Beförderung des immer stärker anschwellenden Pendelverkehrs stehen mit Ausnahme der Sihltalbahn, Forchbahn und Uetlibergbahn gar keine andern Verkehrsmittel zur Verfügung. Dies im Gegensatz zu den Verhältnissen in Basel, Bern und Genf, wo sich in die Nahverkehrsbedienung noch ein dichtes Netz von Ueberlandstrassenbahnen und schmalspurigen Nebenbahnen einfügt.

Dieser Nahverkehr auf einem Netz, das ursprünglich keinenfalls auf diese typischen Bedürfnisse abgestimmt war, hat heute gestaltenden Einfluss auf Anlagen und Betrieb. Zur Klarstellung sei jedoch hervorgehoben, dass es

nicht der kurzstreckige und damit unrentable innerstädtische Abonnementsverkehr ist, der im heutigen Zeitpunkt den dringenden Ausbau der Anlagen verlangt. Selbst wenn man von der hypothetischen Annahme ausgeinge, dass die SBB den innerstädtischen Verkehr (zur Hauptsache Altstetten-Hauptbahnhof, sowie Oerlikon und Wipkingen-Hauptbahnhof) auf andere Verkehrsmittel abwälzen könnte, dürfte nicht im geringsten vom vorgesehenen Erweiterungsprogramm abgewichen werden. Es ist der aus allen Richtungen von weiterher nach Zürich strömende Berufsverkehr — daneben selbstverständlich auch noch der übrige Personenverkehr und der Güterverkehr —, der die Hebung der gegenwärtig ungenügenden Leistungsfähigkeit der Anlagen bedingt.

Mit der Inbetriebnahme der rechtsufrigen Zürichseelinie im Jahre 1894 fand der Ausbau des heutigen Zürcher Eisenbahnnetzes seinen Abschluss. Betriebserweiterungen ha-

ben sich seither lediglich auf den Ausbau der Stationsanlagen und Signaleinrichtungen beschränkt; die Lage der Bahnhöfe, der Verlauf der Schienenstränge und die Anzahl der Streckengleise auf den verschiedenen Zufahrten sind hingegen seit 1894 unverändert geblieben.

2. Mängel der heutigen Verkehrsbedienung

Ein Grossteil all jener Personen, die sich nicht unmittelbar beruflich mit diesen Verkehrsfragen befassen müssen oder als tägliche Pendelfahrer nicht selber zum «leidenden» Kundenkreis der SBB gehören, weiss gar nicht, wie dringend notwendig der Ausbau der Zürcher SBB-Anlagen ist und kann sich auch kaum recht vorstellen, wieviel von einer baldigen und guten Lösung dieser Probleme für die wirtschaftliche und siedlungspolitische Entwicklung auf weite Sicht abhängt.

Die für den Personenverkehr am empfindlichsten zu Tage tretenden *Hauptmängel* sind der viel zu kleine *Hauptbahnhof* und der *Engpass Oerlikon-Zürich*. Diese Strecke ist mit 219 Zügen im Tagesdurchschnitt des Jahres 1946 die am meisten befahrene Doppelpur in der Schweiz. Als Vergleich sei an die Berner Bahnhofverhältnisse erinnert, wo man den vier-spurigen Ausbau der Strecke Bern-Wilerfeld in Aussicht nahm, als die mittlere Zugsdichte auf jener Strecke 164 Züge pro Tag betrug.

Die völlig ungenügende Leistungsfähigkeit der *Zufahrtslinie von Oerlikon* hat zur Folge, dass auf den Linien aus dem Furttal, von Bülach, Kloten, Winterthur und von Uster in den Spitzenzeiten keine neuen Züge nach und von Zürich eingelegt werden können; es ist unmöglich, schnellere Verbindungen für den Berufsverkehr zu schaffen mit Zügen, die nur die entfernt gelegenen Stationen bedienen, auf den näher liegenden dagegen durchfahren. Die ungenügenden Zufahrtsverhältnisse aus diesen Richtungen sind umso lästiger und unerfreulicher, weil sich seit einigen Jahren besonders in diesem Gebiet eine intensive Siedlungstätigkeit entfaltet.

Völlig ungenügend ist aber auch die *einspurige Strecke Zürich-Meilen-Rapperswil*, die ebenfalls bis auf das Maximum

ihrer Leistungsfähigkeit ausgenützt ist. Ferner zeigen sich auf der *linksufrigen Strecke* im Abschnitt Thalwil-Zürich bereits grosse Schwierigkeiten in der Aufstellung eines Fahrplans, der sowohl dem Berufsverkehr als auch dem äusserst regen Schnellzugsverkehr Rechnung tragen soll. Wohl werden die Erstellung des automatischen Streckenblocks und die Verbesserung gewisser Stationsanlagen auf der Strecke Zürich-Thalwil einige Fahrplanverbesserungen erlauben. Man wird aber damit nicht um den Bau eines dritten oder vierten Gleises Zürich-Thalwil herumkommen, wenn die Verkehrsbedienung auch der entfernter liegenden Gemeinden ernsthaft gefördert werden soll. Das gleiche gilt auch für die *Zufahrtslinie aus dem Limmatthal*.

Die jahrzehntelange Vernachlässigung der Zürcher Verkehrsanlagen bringt es nun mit sich, dass heute die krasse Notwendigkeit des Ausbaus von Linien und Bahnhöfen von allen Seiten auf die Bundesbahnen eindräängt. Man muss sich in unseren Tagen fast an den Kopf greifen und fragen, wieso es überhaupt so weit kommen konnte. Ich will aber nicht nach Sündenböcken fahnden oder die vergangene «Ungunst der Zeit» analysieren. Einer der Gründe liegt aber nach meiner Meinung darin, dass bei den früheren Ausbauplänen allzu grosszügig und unter völliger Missachtung vernünftiger betrieblicher, städtebaulicher und finanzieller Rücksichten projektiert wurde. Nicht zuletzt mangelte es vielfach auch an einer erspriesslichen Zusammenarbeit von Bahnorganen und Behörden und am notwendigen Mut, zu gegebener Zeit eine eindeutige Entscheidung zu treffen. Dennoch fehlte es nicht an einsichtigen Männern, die die Verkehrsentwicklung voraussahen und dementsprechend schon früh auch Abhilfemaßnahmen forderten. So stellte z. B. der frühere, langjährige Sekretär der Zürcher Handelskammer, *Richard*, schon 1914 — zu einer Zeit wesentlich geringeren Verkehrs — in einem Vortrag über die zürcherische Verkehrspolitik²⁾ fest, dass der Vorortverkehr wegen ungenügender Gleisanlagen im Hauptbahnhof mangelhaft eingerichtet sei, und erwähnt in bezug auf den Ausbau der Linien in der Umgebung Zürichs: «Auf der Linie nach Meilen würde ein zweites Gleis genügen, um den ganzen Verkehr aufzunehmen. Sowohl auf der Winterthurer als auf der Thalwilerlinie aber sind vier Gleise notwendig. Der stark entwickelte Nahverkehr muss sich auf Gleisen abwickeln können, die vom Fernverkehr frei sind; sonst gibt es grosse und häufige Störungen».

3. Vorschläge zur Verbesserung der unhaltbaren Verkehrsbedienung

Die Frage, wie die unhaltbare Verkehrsbedienung möglichst rasch und umfassend verbessert werden kann, ist im März 1948 auch im Zürcher Kantonsrat erörtert worden. Darauf sollten die SBB veranlasst werden, eine *grundsätzliche Neuordnung* des gesamten zürcherischen «Vorortverkehrs» an die Hand zu nehmen im Sinne einer zweckmässigeren Ausgestaltung der Fahrpläne und des Einsatzes raschfolgender, kleiner Zugskompositionen, um damit einer weiteren Verstädterung und Landflucht wirksam entgegenzutreten. Diese Fahrplanmaßnahme ist aber bei den heute bestehenden Bahnanlagen nicht zu verwirklichen. Die Einführung einer tramähnlichen Nahverkehrsbedienung in Anlehnung an das Prinzip des starren Fahrplanes müsste nämlich weitgehend ein autonomes Nahverkehrsnetz, wie es in einigen Grossstädten des Auslands besteht, zur Voraussetzung haben. Die gegenwärtige Streckenbelastung mit den vielen Zügen aller Art verteilt dagegen zum vornehmerein derartige Fahrplanumgestaltungen. Aber selbst bei der vorgeschlagenen Neuordnung des Nahverkehrsfahrplans müssten zur Bewältigung des enormen Spitzenverkehrs grosse, leistungsfähige Züge eingelegt werden. Dies gebieten mit Rücksicht auf den Charakter der Eisenbahnen als Massenverkehrsmittel übrigens auch Ueberlegungen wirtschaftlicher Natur; denn es ist offensichtlich, dass sich ein tramähnliches Betriebssystem, bei dem sich kleinere Zugseinheiten in relativ geringen, ständig gleichbleibenden Zeitintervallen folgen, nur dann wirtschaftlich rechtfertigen lässt, wenn die Verkehrslinien ein grosses, gleichmässig dicht bevölkertes Siedlungsgebiet mit dauernd grosser Verkehrs-nachfrage während des ganzen Tages erschliessen.

Eine wesentliche Verbesserung und Neugestaltung des Nahverkehrs kann aber zurzeit durch *fahrplantechnische Mass-*

nahmen allein leider nur in beschränktem Umfange erreicht werden. Erst die umfassende Erweiterung der gesamten Zürcher Verkehrs- und Betriebsanlagen, wie sie im generellen Projekt 1946 vorgesehen ist, schafft dann auf weite Sicht die Voraussetzungen für eine wirksame Sanierung der heute ungenügenden Verkehrsverhältnisse. Wenn man bedenkt, dass in Zürich seit mehr als 50 Jahren keine wesentlichen Erweiterungen der Bahnhof- und Streckenanlagen mehr vorgenommen wurden, so musste begreiflicherweise dieses Bauvorhaben für die heutige und kommende Generation gross werden; unlösbar ist es aber dennoch nicht.

Sind einmal alle diese Projekte verwirklicht, so ist dadurch ein Netz von Hauptadern des Verkehrs geschaffen, das für die geplante Dezentralisation der Siedlungen und Produktionsstätten ausserordentlich günstige Voraussetzungen bietet. Betrieb und Fahrplan können noch besser den Verkehrsbedürfnissen und den Forderungen einer aktiven Siedlungs- und Verkehrsplanung angepasst werden. Die leistungsfähigeren Anlagen der SBB werden dann überdies besser in der Lage sein, auch innerstädtische Verkehrs-aufgaben zur Entlastung der Strassenbahnen zu übernehmen.

Da das Bauprogramm weitgehend durch bau- und betriebs-technische Faktoren bedingt ist, die z. T. sogar der Dringlichkeitsskala zuwiderlaufen, wird bis zur Inbetriebnahme der für den *Personenverkehr* wichtigen Erweiterungsbauten noch geraume Zeit verstrecken. Der Regierungsrat ersuchte daher die Generaldirektion der SBB um beförderliche Prüfung aller Massnahmen, ob und wie bei den *bestehenden Anlagen* gewisse, schon heute *dringend notwendige Verkehrsverbesserungen* erzielt werden können. In diesem Zusammenhang wurde vorgeschlagen:

1. Schaffung allfälliger Uebergangslösungen im Hauptbahnhof und Ausbau einiger Vorortbahnhöfe mit Ueberholungs- und Abstellgleisen, um nicht alle Züge in den Hauptbahnhof führen zu müssen.

2. Inbetriebnahme moderner automatischer Sicherungs-, Signal- und Meldeanlagen, die eine vermehrte Betriebsratio-nalisierung ermöglichen.

3. Indienstnahme einer Anzahl fester Pendelzugseinheiten, die in jeder Hinsicht den speziellen Bedürfnissen des Nahverkehrs anzupassen sind.

III. Finanzierungsfrage und Schlussbemerkungen

Ingenieure und Architekten des Arbeitsausschusses haben prompt gearbeitet. Das Bauprogramm liegt in den Grundzügen fest, und schon wird emsig an Detailprojekten gerechnet und gezeichnet. Nun aber ist die Reihe an den Juristen Volkswirtschaftern und Finanzsachverständigen wie auch an den Politikern, die Lösung der *Finanzierungsfrage* vorzubereiten, eine Aufgabe, die bei der Grösse des vorliegenden Bau- und Finanzierungsproblems wahrliech nicht leicht sein wird. Aber auch dieses Problem muss gelöst werden; je schneller desto besser!

Dasselbe Bundesgesetz, das der Staatsbahn die längst am Platze gewesene finanzielle Entlastung brachte, schuf zugleich für die *Baufinanzierung* eine ganz neue Situation. Für Unter-

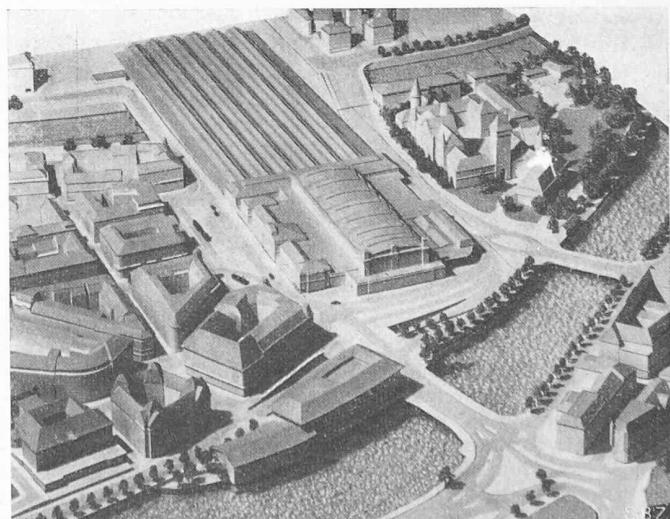


Bild 33. Bestehendes Aufnahmegebäude mit projektierter Strassenunterführung und Neubau Warenhaus Globus; Text Seite 251

²⁾ Wirtschaftliche Publikationen der Zürcher Handelskammer, Heft 14, Zürich 1914.

haltarbeiten, Erneuerungen und für den Bau neuer Linien und Bahnhöfe dürfen höchstens die aus Abschreibungen gewonnenen Mittel verwendet werden. Laut Voranschlag für das Jahr 1948 sind dies rund 73 Millionen Fr. Dieser Betrag genügt nach den kaum widerlegbaren Angaben der Generaldirektion der SBB infolge der Teuerung der Materialpreise und den stark angestiegenen Arbeitslöhnen knapp für den Unterhalt, aber nicht einmal für die Erneuerung der bestehenden Anlagen und des Rollmaterials. Für Bahnhofserweiterungen und Doppelpurbauten insbesondere von der Grösse des Zürcher Erweiterungsprogramms stehen den SBB nur ganz geringe Mittel zur Verfügung. Die SBB sind also im Rahmen ihres heutigen Finanzhaushaltes nicht imstande, sich «den Erfordernissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen», wie es das Bundesbahngesetz in Art. 3 vorschreibt.

Woher nun aber die notwendigen Millionenbeträge nehmen? Im Bundesbahngesetz ist zwar die Möglichkeit enthalten, dass den SBB unter ausdrücklichem Referendumsvorbehalt die Aufnahme von Anleihen gestattet werden kann. An diese Finanzierungsmöglichkeit ist denn auch das Postulat von alt Nationalrat Henggeler vom 5. Dez. 1945 angelehnt, das den Bundesbehörden die Frage stellte, ob nicht den SBB für dringende Bahnhofserweiterungen und den Bau neuer Linien besondere Bundeskredite zur Verfügung gestellt werden sollen. Mit der Bewilligung neuer Bundesbahnanleihen als einzige der möglichen, neuen Finanzierungsmethoden würde man wohl für den Moment eine relativ einfache Lösung des Finanzierungsproblems treffen, für die Zukunft dagegen nur neue Schwierigkeiten aufspeichern. Insbesondere würde damit das ganze Problem einer gewissen Angleichung der Finanzierungsgrundsätze bei den verschiedenen Verkehrsmitteln — Eisenbahnverkehr, Strassenverkehr, Flugverkehr, Wasserverkehr — wieder einmal mehr ungelöst zur Seite geschoben; und die heute ohnehin vom gesamtvolkswirtschaftlichen Standpunkt aus sehr verworrene Situation der schweizerischen Verkehrspolitik hätte dabei für die nächsten Jahre und Jahrzehnte gewiss nicht auf eine Besserung zu hoffen. Leider ist das Postulat Henggeler, das dem Bund Anlass gäbe, sich über das Problem der Finanzierung zukünftiger SBB-Bauten zu äussern, noch immer unbeantwortet.

Im Falle des Zürcher Erweiterungsprogrammes weisen die SBB darauf hin, dass sie aus ihren eigenen Mitteln jährlich höchstens 5 Millionen Fr. aufbringen können. Dies gäbe allein für die erste Etappe mit rund 80 Millionen Fr. Gesamtausgaben eine Bauzeit von 16 Jahren. Diese zugegebenermassen unverantwortlich lange Bauzeit könnte dagegen beispielsweise auf acht Jahre herabgesetzt werden, wenn Bund, Kanton und Gemeinden rund die Hälfte der Kosten über-

nähmen. Man denkt also an Beitragsleistungen à fonds perdu von Seiten der öffentlichen Hand wie sie ja bekanntlich auch bei anderen Verkehrsmitteln z.T. sogar ohne grosse Diskussionen geleistet wurden und noch geleistet werden.

Die SBB sind das Verkehrsunternehmen des Bundes. Wenn sie ihren Aufgaben, die ihnen der Bund selbst im Gesetz klipp und klar gestellt hat, nicht mehr nachkommen können, so hat dafür logischerweise sich der Bund ins Mittel zu legen. Die ganze Abklärung der überaus komplexen Finanzierungsfrage hat daher von ihm auszugehen — und zwar in einem etwas beschleunigten Bernertempo, wie wir Zürcher alle hoffen. Dabei wird man mit Rücksicht auf die dringende Notwendigkeit gewisser Bauaufgaben nicht darum herumkommen, ein *Sofortprogramm* — mit Massnahmen, die diesem Titel auch gerecht werden — auszuarbeiten. Die Hauptaufgabe in der Aufstellung neuer Baufinanzierungsgrundsätze bei den SBB kann dagegen nicht losgelöst von der Finanzierung künftiger Strassenprogramme und der Subventionspolitik gegenüber dem Flug- und Wasserverkehr gelöst werden. All diese Probleme lassen sich nicht getrennt voneinander behandeln, sondern es können nur dann befriedigende Resultate erzielt werden, wenn sowohl die rechtlichen, wie auch die ökonomischen Zusammenhänge objektiv untersucht und vorbehaltlos gewürdigt werden. Notwendig ist also vor allem eine auf *volkswirtschaftlichen Grundsätzen* beruhende, *aktive Verkehrs-politik des Bundes*.

Doch zurück zum Zürcher Bahnhofproblem! Hoffen wir dass alle, die am Gelingen dieses Werkes irgendwie beteiligt sind, Initiative, Mut und Entschlusskraft aufbringen, zu einer gut durchdachten Lösung einmal ja zu sagen und sie auch in nützlicher Frist zu verwirklichen. Und — gegen Bern gerichtet — möchte ich zum Schlusse die Worte wiederholen, die Regierungsrat Keller 1913 in der kantonalen Verkehrskommission³⁾ aussprach, Worte, die man heute als Zürcher wieder einmal sagen muss:

«Am Tische der Bundesbahnen sei bisher nicht gerade der Bescheidene auf seine Rechnung gekommen, sondern vielmehr derjenige, der seine Interessen mit Zähigkeit, ja mit einer gewissen Rücksichtslosigkeit verfolgt habe. Gebe es ja heute immer noch Eidgenossen in hervorragender Stellung, deren Bundessinn an ihren Kantongrenzen aufhöre. Der Zürcher gehöre nicht zu dieser Kategorie Schweizer; er sei so bundesfremm, dass er schon oft kantonale Interessen den eidgenössischen hintangestellt habe. Das habe aber alles seine Grenzen, und so stehe auch der Regierungsrat heute auf dem Standpunkt, dass eine gute Dosis gesunden Egoismus' in Eisenbahnfragen für den Kanton Zürich nur förderlich sein könne».

³⁾ Richard, a. a. O., S. 10.

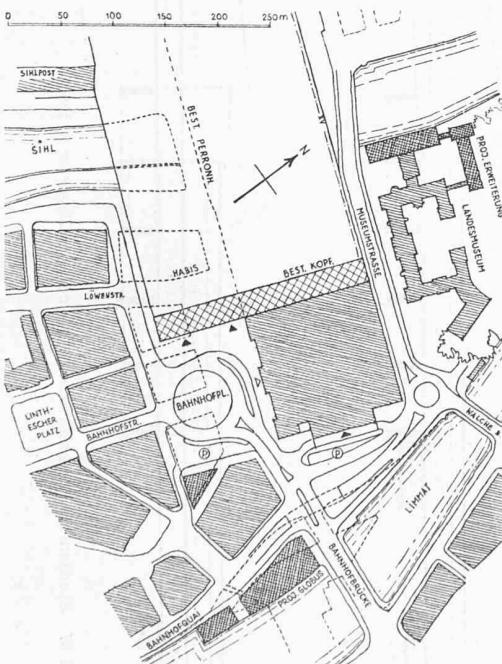


Bild 34. Erweiterung der Perrngleise mit Umbau des alten Aufnahmegeräudes, 1:7000, Text S. 251

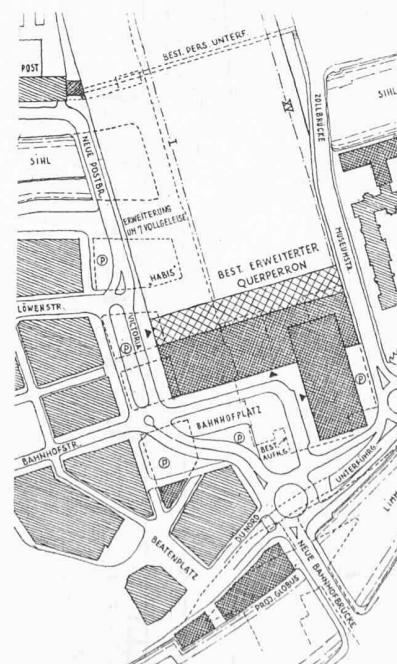


Bild 35. Erweiterungsversuch mit Neubau des Aufnahmegeräudes, 1:7000

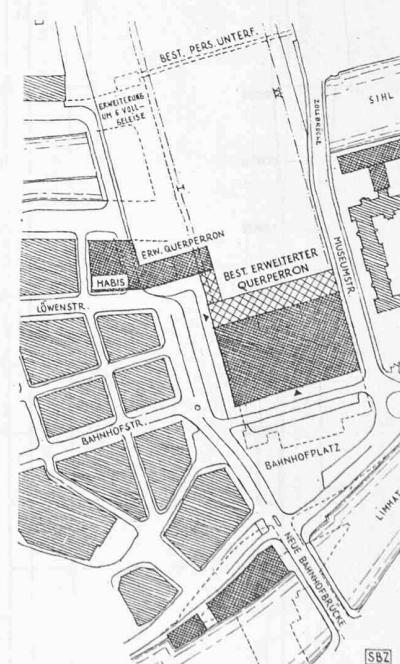


Bild 36. Erweiterungsversuch bei minimalen Expropriationen, 1:7000

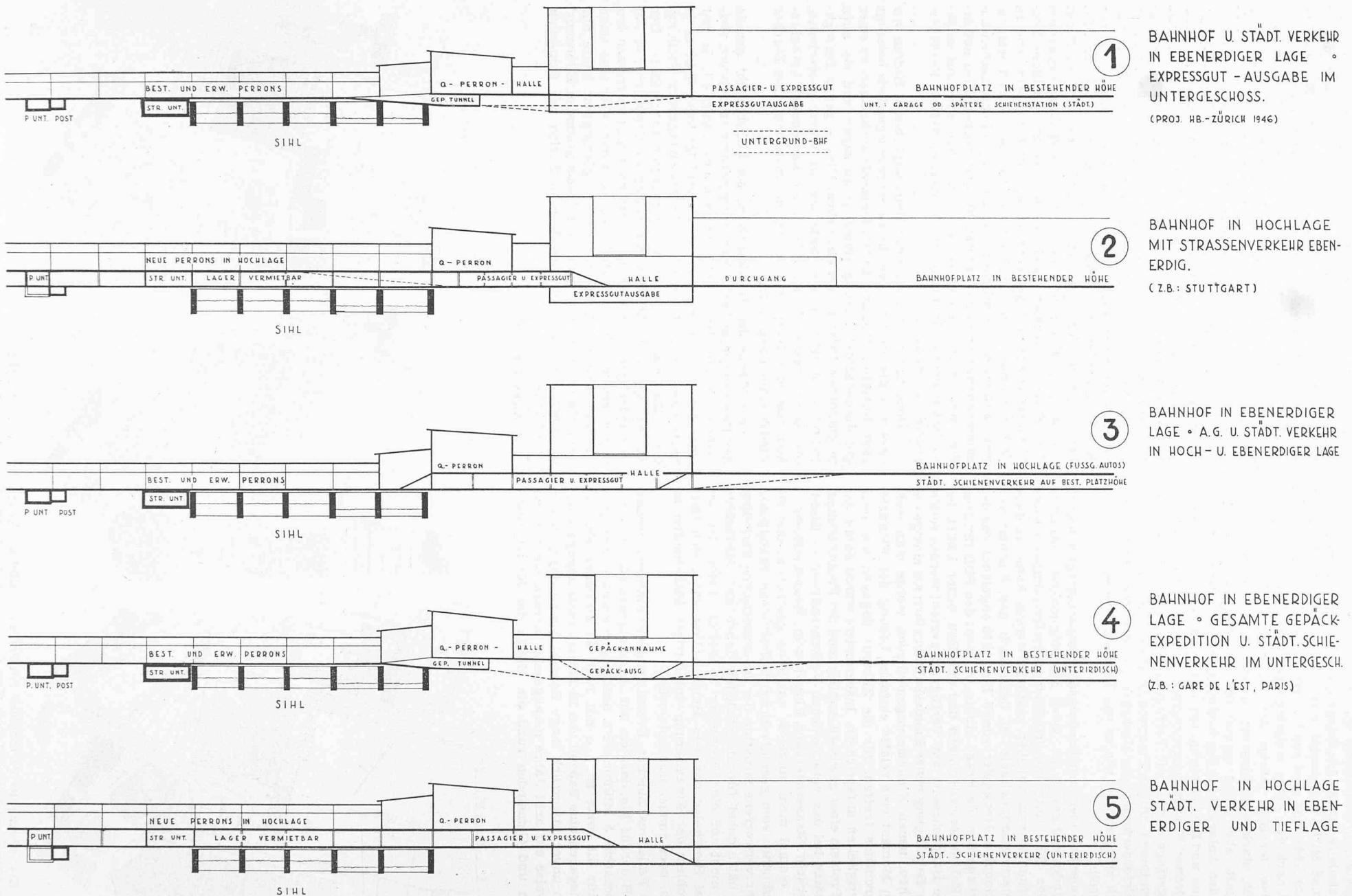


Bild 37. Studien über verschiedene Höhenlagen, Maßstab 1:1500