Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109 (1991)
Heft: 25

Artikel: Der Glattalfahrplan 1985-1990
Autor: Feurer, Felix
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-85966

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: 12.12.2025

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

Autobahnen der Fall ist. So wurde im Jahre 1986 in den Niederlanden der Bahnhof Amsterdam Sloterdyk dem Verkehr übergeben, der an einer niveaufreien Kreuzung zweier Bahnstrecken liegt. Ein anderer Bahnhof mit zwei verschiedenen Niveaus wird Amsterdam Duivendrecht.

Aber sind wir dort, wo wir sein wollen, wenn diese Vorhaben einmal realisiert sind? Werden die Menschen dann ihre Autos stehen lassen? Oder ist noch mehr erforderlich, um die Wahl der Beförderungsart zu beeinflussen? Die Marketingfachleute von den Eisenbahnen kennen die Antwort. Um Reisende in die Züge zu bekommen, ist viel mehr nötig. Im Jahre 1984 veröffentlichte ich in einer Wirtschaftszeitschrift die Ansicht, dass eine wirklich gemeinschaftliche Verkehrs- und Transportpolitik dazu führen müsste, dass alle Autobesitzer in den Besitz einer Ermässigungskarte für den öffentlichen Verkehr kommen. In unserer reichen westlichen Welt müsste es ganz normal sein, dass auch Autobesitzer gar nichts dabei finden, bei allen Reisen, bei denen der öffentliche Verkehr eine annehmbare Reisemöglichkeit bietet, von ihm Gebrauch zu machen. Die Schweiz hat diesen Vorschlag unterdessen in dem Sinne aufgegriffen, dass das «Halbtaxabonnement» zu einem solchen Preis angeboten wird, dass die Mehrzahl der Schweizer Autobesitzer inzwischen über eine solche Ermässigungskarte verfügt. Die Niederlande sind noch nicht so weit.

Vielleicht ändert sich hier übrigens in Kürze etwas. In der Randstadt sind gegenwärtig die Probleme mit dem Autoverkehr sehr drückend. Das äussert sich in den Spitzenverkehrszeiten (viele Staue auf den Autobahnen und in den Städten), aber auch in den verkehrsschwachen Zeiten (ein viel zu grosser Ausstoss von Stickstoffoxiden). Im Randstadtgebiet (ein Gebiet von 5000 Quadratkilometern, in dem Amsterdam, Den Haag, Rotterdam und Utrecht liegen) ist das ein ernstzunehmendes Problem. Die Autodichte in diesem Gebiet ist grösser als wo auch immer auf der Welt mit Ausnahme von Los Angeles. Die Umweltbelastung ist denn auch enorm. Es entsteht zunehmend politischer Druck und zugleich auch die Bereitschaft bei der Bevölkerung, da etwas zu tun. Gedacht wird jetzt an die Einführung eines *Spitzenverkehrsaufklebers* für Autobenutzer, die in den Spitzenverkehrszeiten in der Randstadt vom Auto Gebrauch machen wollen. Mit diesem Spitzenverkehrsaufkleber (abgeschaut vom Aufkleber, der Zugang zu den Schweizer Autobahnen gewährt) müsste dann eine Fahrvergünstigung im öffentlichen Verkehr gekoppelt werden. So wird es für Autofahrer – in den verkehrsschwachen und den Spitzenzeiten – viel attraktiver, während Reisen, bei denen der öffentliche Verkehr eine gute Alternative bereithält, auch tatsächlich davon Gebrauch zu machen. Natürlich wird es Autofahrer geben, die nicht ohne ihr Auto auskommen. Auch ihnen ist jedoch mit dem Spitzenverkehrsaufkleber gedient, werden doch die Strassen im Spitzenverkehr deutlich entlastet. Dass eine solche Politik viel von den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs verlangt, spricht für sich. Die Beförderungskapazität wird stark erweitert werden müssen. Den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs wird alles daran gelegen sein müssen, den Kunden zufriedenzustellen.

Konzepte sind selten gänzlich neu. Meistens besteht ein solches Konzept aus einer neuen Kombination bereits jahrelang bestehender Ideen. Aber die neue Kombination will erst einmal gefunden werden. Um erfolgreich zu sein, muss sie danach ausserdem veröffentlicht werden, und das vorzugsweise auf eine einleuchtende, für die Zuhörer klare und anregende Art, und Samuel Stähli wusste, wie man das macht. Er hat seinen Auftrag mit Überzeugung erfüllt. Wir dürfen sein Werk fortsetzen.

Adresse des Verfassers: *Dr. Theo Tieleman*, Chef der Abteilung Unternehmenscontrolling der N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS) Van Hardenbroekplein 1, NL-3971 BK Driebergen, Niederlande.

Der Glattalfahrplan 1985–1990

Während seiner Zürcher Zeit logierte Sämi Stähli bei einem Freund in Wetzikon. Auf diese Weise lernte er die Sorgen auf der meistbefahrenen Regionallinie der Schweiz am eigenen Leib kennen: Durchschnittsgeschwindigkeiten fast wie vor hundert Jahren, überfüllte Züge, Verspätungen... Der Ausbau im unteren Streckenabschnitt (Wallisellen-Uster) schritt zügig voran und versprach ab Frühling 1985 eine Entschärfung der unerfreulichen Zustände. Obwohl von den SBB keine Versprechungen gemacht wurden, erwartete der Benützer kürzere Reisezeiten und einen dichteren Fahrplan, da sich der Kanton Zürich am Streckenausbau beteiligt hat.

VON FELIX FEURER, ZÜRICH

Die Angebotsgestaltung für die Zeit nach Bauende war aber für die Fahrplanplaner alles andere als klar, da wichtige Kapazitätsengpässe im Streckennetz bestehen blieben. Für Sämi Stähli kam eine weitere Hürde hinzu: Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr dürfen nach Bundesgesetz nur gemacht werden, wenn sich das finanzielle Ergebnis der Unternehmung nicht verschlechtert. Erschwerend kam hinzu, dass vom Kanton Zürich für den S-Bahn-Vorlaufbetrieb im Glattal keine finanziellen Zuschüsse zu erwarten waren.

Die Idee

Im Laufe des Jahres 1983 vertiefte Sämi seine Ortskenntnisse und philosophierte auf der Fahrt nach Wetzikon mit Freunden über das künftige Angebot auf der Linie Zürich-Uster-Rapperswil. Damit die Realisierung des Halbstundentaktes eine Chance hatte, galt für ihn als wichtigste Randbedingung, dass *«Zusatzerträge grösser oder gleich den Zusatzkosten»* sein müssen. Für die Zusatzerträge dienten einerseits Erfahrungen von andern Vorortsbahnen, die Angebotsverbesserungen eingeführt hatten, und anderseits das Verfahren der Wirtschaftlichkeitsrechnung S-Bahn. Bei den Kosten – da war Sämi in seinem Element – spielte er seine fundierten Kenntnisse des Eisenbahnwesens aus: Fahrgastwechselzeiten, Motorisierung, Fahrplanstabilität,

Fahrzeugumlauf, Trennen/Vereinigen, Springführerprinzip usw. Sein Ziel war die Senkung der Reisezeit zwischen Rapperswil und Zürich von 60–65 Minuten auf weniger als 50 Minuten, um für den Stundentakt nicht wie bisher drei, sondern nur zwei Züge einsetzen zu müssen. Durch diese Rationalisierungsmassnahme versprach er sich die Finanzierung des Halbstundentaktes (Mehrertrag muss minimierte Zusatzkosten decken). Die beiden Darstellungen, die seine Handschrift tragen, mögen den Sachverhalt verdeutlichen (Bild 1).

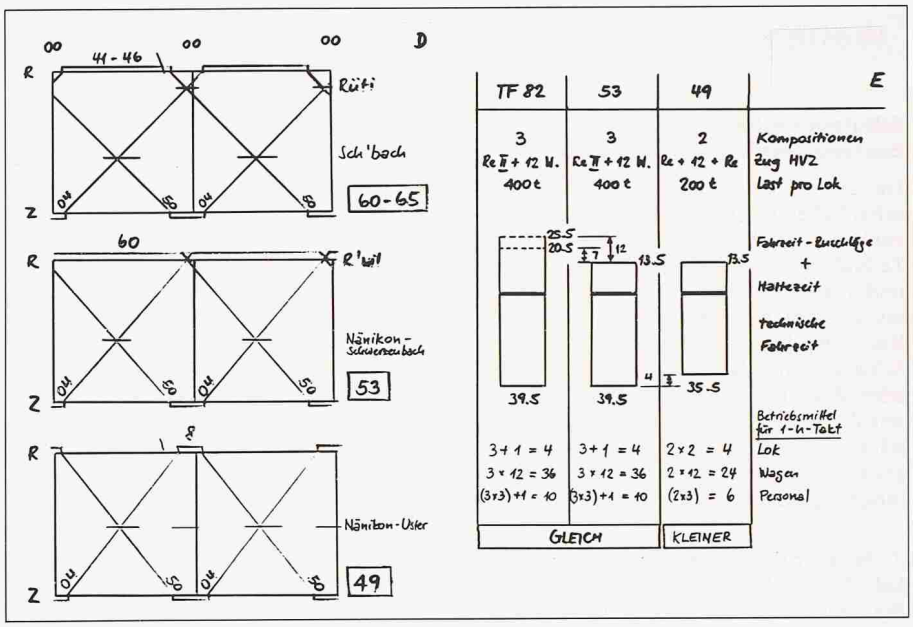

Bild 1. Istzustand gemäss Taktfahrplan (TF 82) mit 60–65 min Reisezeit/ Variante 53 min Reisezeit, Spitzkreuzung in Rapperswil = grosses Stillager, Belegung von zwei Bahnhofgleisen, keine Einsparung von Betriebsmitteln/ Variante 49 min Reisezeit dank starker Motorisierung; kurze Wendezeit in Rapperswil erspart eine Komposition und benötigt weniger Personal.

Das Vorgehen

Die Voruntersuchung über die Angebotsverbesserungen auf der Glattallinie machte Sämi – wie schon oft zuvor bei andern Projekten – ohne Auftrag. Treibende Kräfte waren in diesem Fall seine politischen und eisenbahnspezifischen Überlegungen:

- Wenn sich der Stimmbürger für die Bahn finanziell so stark engagiert, erwartet er auch eine spürbare Gegenleistung.
- Auf der Glattallinie können nur in einem Inselbetrieb diverse Elemente der künftigen S-Bahn erprobt werden (Zugfunk, kurze Wendezeiten, Trennen/Vereinigen, neue Fahrzeuge usw.).
- Fahrgäste und Personal können sich an die S-Bahn gewöhnen.

Am 10. August 1983 setzte der Direktor des SBB-Kreises III eine Arbeitsgruppe für die Angebotsgestaltung (1985–90) der Glattallinie ein. Der Planungsauftrag, der die eingangs beschriebenen Elemente umfasste, stammte aus der Feder des Gesamtprojektleiters S-Bahn. Die aus Sachbearbeitern verschiedener Abteilungen zusammengesetzte Arbeitsgruppe hatte keine einfache Aufgabe zu lösen. Technische Probleme, aber auch Zweifel an einem geordneten Betriebsablauf liessen die Variante 49 (Minuten) lange Zeit als nicht machbar erscheinen. Es brauchte weitere Recherchen und Sämis Überzeugungskraft, bis der schnelle Fahrplan stand und der Halbstundentakt somit gesichert war.

Bezeichnend für Sämi Stähli war auch das weitere Vorgehen. Nach dem Grundsatzentscheid Ende 1983 und der Bereinigung einiger wichtiger Probleme überliess er die Weiterbearbeitung im Frühling 1984 seinen Mitarbeitern und wandte sich neuen Aufgaben zu.

Auf Fahrplanwechsel 1985 wurde im Glattal der Halbstundentakt eingeführt. Die Fahrgastzahlen haben in den ersten zwei Betriebsjahren um rund 20% zugenommen, prozentual am meisten ausserhalb den Hauptverkehrszeiten, was für das Betriebsergebnis sehr erfreulich ist.

Anmerkung: Während der «Grundsteinlegung» des Glattalfahrplans hat sich Sämi Stähli neben seiner primären Aufgabe als Gesamtprojektleiter S-Bahn auch andern Ideen zugewandt: So ist beispielsweise im Herbst 1983 die vielbeachtete Stellungnahme der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI) zu den neuen Haupttransversalen entstanden, welche die «Verwandlung» der NHT in ein vernetztes öV-System Schweiz anvisierte (Idee für die spätere Bahn 2000). In den gleichen Zeitabschnitt fallen seine Bemühungen um die ausgeräumte Halle des Zürcher Hauptbahnhofs. Möglicherweise hat ihn dazu ein Artikel des Tages-Anzeiger-Magazins 20/1982 inspiriert. Als Reaktion schrieb Sämi in einem unveröffentlichten Leserbrief: «Den lieblosen Beton- und Wellblecheinbauten in der monumentalen Bahnhofhalle muss man zu Leibe rükken . . .».

Adresse des Verfassers: *Felix Feurer*, Leiter der Koordinationsstelle Verkehrsverbund, SBB Kreisdirektion III, Zürich