



Volle Bahnsteige sind am Bahnhof „Museumsstrasse“ alltäglich, im Kernbereich von Zürich soll die S-Bahn hinsichtlich Fassungsvermögen und Fahrgastwechselzeiten auf U-Bahn-Standard gebracht werden.

© Foto: Robert Schrempf

Wechselvolle Entwicklung in Zürich

Das Volk stimmte „Nein“ zur U-Bahn, „Ja“ zur S-Bahn

Jürg D. Lüthard

Wie in vielen Städten, so gab es auch in Zürich Pläne, einen Teil des öffentlichen Personennahverkehrs in den Untergrund zu „verbanen“. Ganze Generationen von Planern waren damit beschäftigt. Die U-Bahn-Projekte fanden schließlich keine Zustimmung, hingegen die Einrichtung einer S-Bahn samt Tunnelstrecken schon. Über weitere Ausbauprojekte „Wo fahren wir Morgen?“ besteht wie einst Uneinigkeit unter den Experten.

Bereits 1947 gab es ein Initiativkomitee „Untergrundbahn Zürich“. Das Projekt für ein 107 km langes Netz mit 158 Stationen scheiterte bereits im Anfangsstadium. In den 1950er-Jahren erschienen zwei Generalverkehrspläne, die eine Tieferlegung der Tramstrecken in der Innenstadt vorsahen. 1960 scheiterte eine Volksinitiative für ein Zürcher U-Bahn-Kreuz an der Wahlurne.

1962 legte die Stadt das Projekt „Tiefbahn Zürich“ zur Volksabstimmung vor. Beabsichtigt war, alle innerstädtischen Tramstrecken aufzuheben und dafür rund 21 km neue Tiefbahnstrecken zu bauen. Vorgesehen war ein weitgehend kreuzungsfreier Tram-Betrieb mit Einrichtungstramwagen. Kennzeichnend waren die gute Etappierbarkeit, aber auch die umfangreichen Überwerfungsbauwerke sowie die relativ vielen Dienstgleisverbindungen und Wendeschlaufen. Das Projekt scheiterte jedoch, weil inzwischen der Souverän seine Meinung geändert hatte und eine „richtige“ U-Bahn wollte.

Erste Tunnels

Im Zusammenhang mit der Planung einer Autobahn vom Außenquartier Schwamendingen in die Innenstadt ergriff man die Gelegenheit

zum gemeinsamen Vorgehen für den Rohbau eines U-Bahn-Tunnels unter dem Autobahntunnelabschnitt. Kommuniziert wurde, dass dieser Tunnel allenfalls auch als Tramtunnel in das vom Tram unerschlossene Schwamendingen verwendet werden kann. Der Vorlage dazu stimmten 1971 die Stadt-Zürcher mit 78 Prozent deutlich zu. Bei den Behörden interpretierte man dieses Ergebnis fälschlicherweise als generelle Zustimmung für eine U-Bahn. So erfolgte 1973 eine kantonale Vorlage für eine U- und S-Bahn, die jedoch vom kantonalen Souverän mit 67 Prozent deutlich nachgeschickt wurde, in der Stadt sogar noch deutlicher mit 71 Prozent. Die Verknüpfung dieser beiden Projekte war fatal! Die U-Bahn erschien als überrissen, aber die S-Bahn war unbestritten.

Erwähnt sei, dass mit dem Bau der U-Bahn-Linien etwa ein Drittel des Tramnetzes gefährdet war. Der Mittelverteiler U-Bahn sollte den Feinverteiler Tram ersetzen und den Buszubringern die nötige Auslastung bringen. Das hätte dazu geführt, dass die Verbindungen aus den Agglomerationen zwar mit der Stadt besser geworden wären, aber viele innerstädtische Verbindungen durch das erforderliche vermehrte Umsteigen schlechter. Da die durchschnittliche Wegdistanz in der Stadt selbst bei etwa zweieinhalb Kilometern lag, wären viele Verbindungen von Tür zu Tür meist zeitraubend geworden.

Bemerkenswert ist, dass der erste U-Bahn-ähnliche Abschnitt im Raum Zürich nicht etwa in der Stadt selbst entstand, sondern 1976 in der begüterten Vorortsgemeinde Zumikon. Die mit dem Tramnetz verbundene Forchbahn fuhr bis dahin mitten durchs Dorf. Der neue 1.758 Meter lange Tunnel ermöglichte massive Fahrzeitverkürzungen sowie eine Verkehrsberuhigung des Dorfkerns und die Realisierung einer Fußgängerzone.

Zürcher Bauten

Ein Meilenstein war 1980 die Eröffnung des unterirdischen, viergleisigen Bahnhofs „Zürich Flughafen“. Seit Anbeginn ist der Bahnhof in den gesamtschweizerischen Schnellzugverkehr eingebunden. Heute wird er täglich von etwa 350 Zügen aller Kategorien bedient.

Seit 1986 erschließt die Tram den Stadtteil „Schwamendingen“ unter Benützung der bereits 1971 bewilligten U-Bahn-Tunnelstrecke. Aufgrund der Mittelperrons wird der Tunnel im Linksverkehr befahren.

Die 1990 eröffnete Zürcher S-Bahn war zusammen mit der Einführung des Verkehrsverbundes das epochalste Ereignis für den Öffentlichen Verkehr. Unter dem Hauptbahnhof entstand für die S-Bahn der viergleisige Bahnhof „Museumsstrasse“ und eine unterirdische Querung des Stadtzentrums (Hirschengrabentunnel) zum Bahnhof „Stadelhofen“, wo die Linie nach Tiefenbrunnen abzweigt, und weiter (Zürichbergtunnel) zum Tiefbahnhof „Stettbach“ mit Anschluss an die bestehenden Bahnlinien in Dietlikon und Dübendorf. Alle drei S-Bahn-Stationen sind heute Verkehrsdrehscheiben.

Für die 1990 zum Hauptbahnhof verlängerte Sihltal–Zürich–Uetliberg Bahn (SZU) konnten unter dem Bahnhofplatz die baulichen Fundierungen für die geplante U-Bahn-Station verwendet werden.

Zweite Durchmesserlinie

Eine zweite Durchmesserlinie besteht seit Sommer 2014, vom neuen Tiefbahnhof „Löwenstrasse“ unter dem Zürcher Hauptbahnhof führt die anschließende Tunnelstrecke unter dem Weinberg nach Oerlikon. Die vollständige Inbetriebnahme (Fernverkehr) erfolgt im Dezember 2015.

Heute bestehen die schnellsten innerstädtischen Verbindungen oft aus mehrmaligem Umsteigen unter Nutzung von S-Bahn-, Tram- und Obus-Teilstrecken. Das Zürcher Tramnetz stößt an die Grenzen seiner Kapazität und Leistungsqualität, es krankt aber auch an der zu geringen Reisegeschwindigkeit und den fehlenden tangentialen Verbindungen. Die Fahrzeiten sind trotz zahlreicher Verbesserungen heute wieder etwa



In der Forchbahn-Haltestelle „Zumikon“ dienen mehrere Glasscheiben als Windschutz. Kurze Treppen an beiden Enden sowie ein Lift führen an die Oberfläche. © Foto: Jürg D. Lüthard

dieselben wie in den 1970er-Jahren! Als eine Lösungsmöglichkeit stellte Prof. Ulrich Weidmann von der ETH Zürich 2011 eine Studie zu einer Metro-Tram vor, welche die Errichtung unterirdischer Streckenabschnitte im Innenstadtbereich erarbeitet. Eher fatal ist, dass bei den zuständigen Stellen die Studie kein Gehör fand.



Jürg D. Lüthard

1957 in Zürich geboren und mehrheitlich dort lebend, ist seit 2010 als freier Bahn-Journalist für verschiedene Fachzeitschriften tätig. Nach der Lehre als Elektromechaniker in der SBB Hauptwerkstätte Zürich besuchte er das Technikum, arbeitete als Reiseleiter, war als Mitinhaber elf Jahre lang Geschäftsführer einer Elektronikgroßhandelsfirma und seit 1998 Inhaber einer Einzelhandels- und Dienstleistungsgesellschaft. Er ist in Genossenschaften, Stiftungen und Vereinen des Eisenbahnwesens aktiv.



Der Haltestelle „Tierspital“ ist deutlich anzusehen, dass sie für eine U-Bahn konzipiert war.

© Foto: Jürg D. Lüthard