

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** 46 (1973)

**Heft:** 4

**Artikel:** Verkehrssanierung im Raume Zürich durch besseren Regionalverkehr

**Autor:** Strauss, Max

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-776076>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

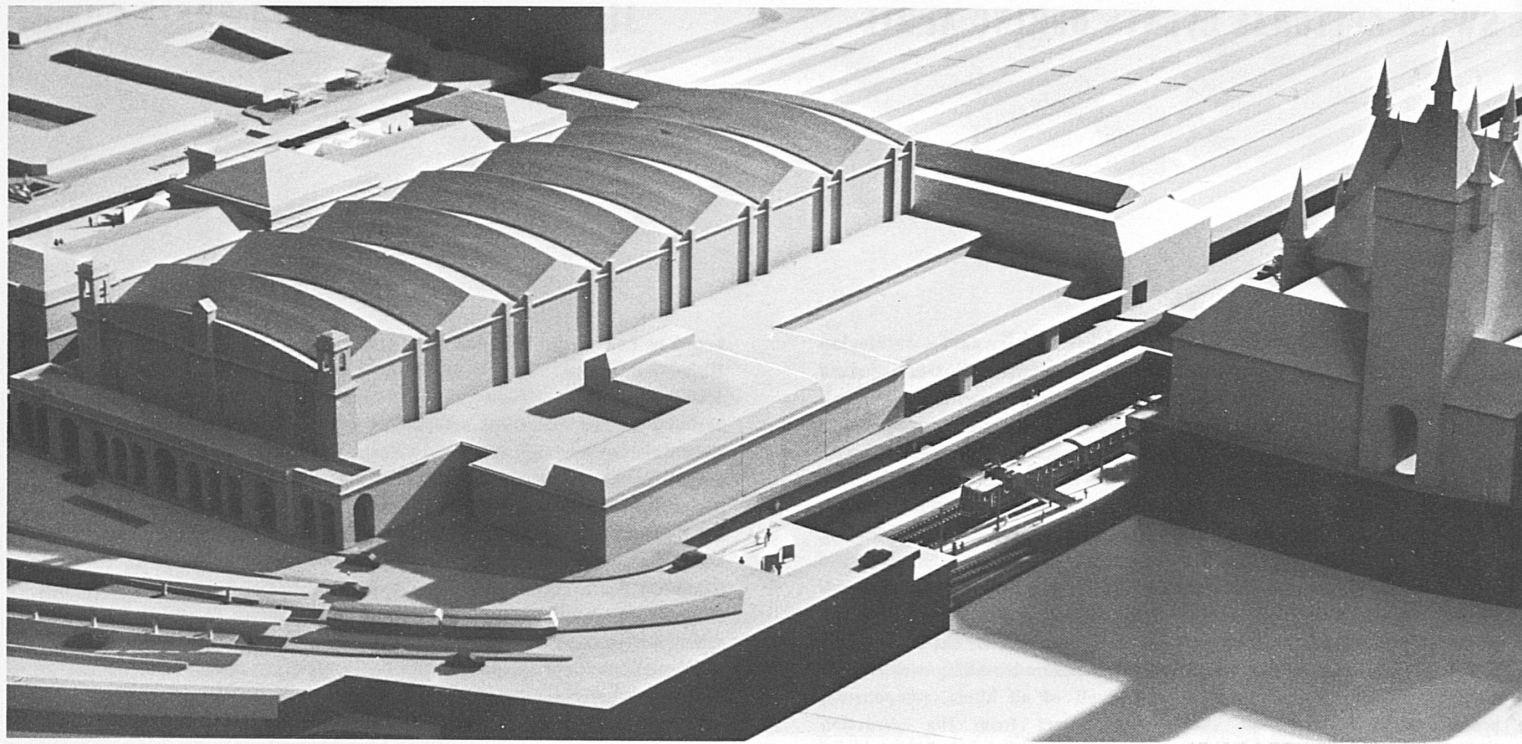
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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



## VERKEHRSSANIERUNG IM RAUME ZÜRICH DURCH BESSEREN REGIONALVERKEHR

Am 20. Mai 1973 werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich zu einem für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs sehr wichtigen Urnengang aufgerufen. Es gilt, über die Kreditvorlage für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Zürich zu befinden. Mit Baubeiträgen von insgesamt 570 Millionen Franken wird der erste entscheidende Schritt für die Finanzierung eines modernen und leistungsfähigen Verkehrsnetzes in der Region Zürich getan.

Schon der im Jahre 1966 abgelieferte Transportplan für die Region Zürich hat die Erkenntnis eindrücklich bestätigt, dass die Stadt Zürich für das dicht besiedelte städtische Gebiet und den Vorortsgürtel eine erste U-Bahn-Linie von Kloten über Zürich HB nach Altstetten-Schlieren und Dietlikon benötigt, dass jedoch das ganze weiträumige und in stürmischem Aufschwung begriffene Gebiet der weiteren Region von den bereits vorhandenen, jedoch teilweise zu erweiternden und auf Doppelspur auszubauenden SBB-Linien in moderner Betriebsweise als S-Bahn besser zu erschliessen sei.

Was man unter einer U-Bahn versteht, ist allgemein bekannt. Was ist jedoch eine S-Bahn oder Schnellbahn? Man versteht darunter eine Betriebsweise, wie sie im Sinne eines Grossversuches im Mai 1968 auf der rechtsufrigen Zürichseelinie eingeführt worden ist, sich im allgemeinen aufs beste bewährte und dank ihrer Beliebtheit beim Bahnbenützer auch schon zu einem Verkehrsaufschwung von rund 20% ge-

führt hat, das heisst zu einer mehr als dreimal stärkeren Zunahme als auf den übrigen Linien des schweizerischen Netzes. Von einer S-Bahn kann gesprochen werden, wenn

- moderne Vorortstriebzüge mit grossem Fassungs- und Beschleunigungsvermögen
- mit attraktiven Fahrzeiten
- im starren Fahrplan, das heisst in regelmässigen Intervallen von 15, 20 oder 30 Minuten, bzw. immer in der gleichen Minute einer vollen Stunde verkehren.

Die nahezu ausgelasteten Hallengeleise des Zürcher Hauptbahnhofes vermöchten jedoch weitere S-Bahn-Züge in der erwünschten Kadenz nicht aufzunehmen. Es muss daher zuallererst mit einer Bahnhofserweiterung begonnen werden, und zwar mit dem Bau eines neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofes für den Regionalverkehr unter der Museumstrasse mit Ausfahrtsmöglichkeiten nach Westen in Richtung Limmattal und Käferbergtunnel-Oerlikon. Nach Osten sind neu zwei einspurige Tunnelröhren nach der Haltestelle Seilergraben und dem neu in die Tiefe zu verlegenden Bahnhof Stadelhofen vorzutreiben. Dort gabelt sich die Neubautrecke in einen neuen doppelspurigen Zürichbergtunnel mit anschliessend offener Linienführung ab Stettbach bis Dietlikon einerseits und Dübendorf andererseits und in die bis Küsnacht ebenfalls doppelspurig auszubauende rechtsufrige Zürichseelinie. Voraussetzung

für einen S-Bahn-Betrieb bildet auch der weitgehend doppelspurige Ausbau der Linie über Uster-Wetzikon nach Rapperswil.

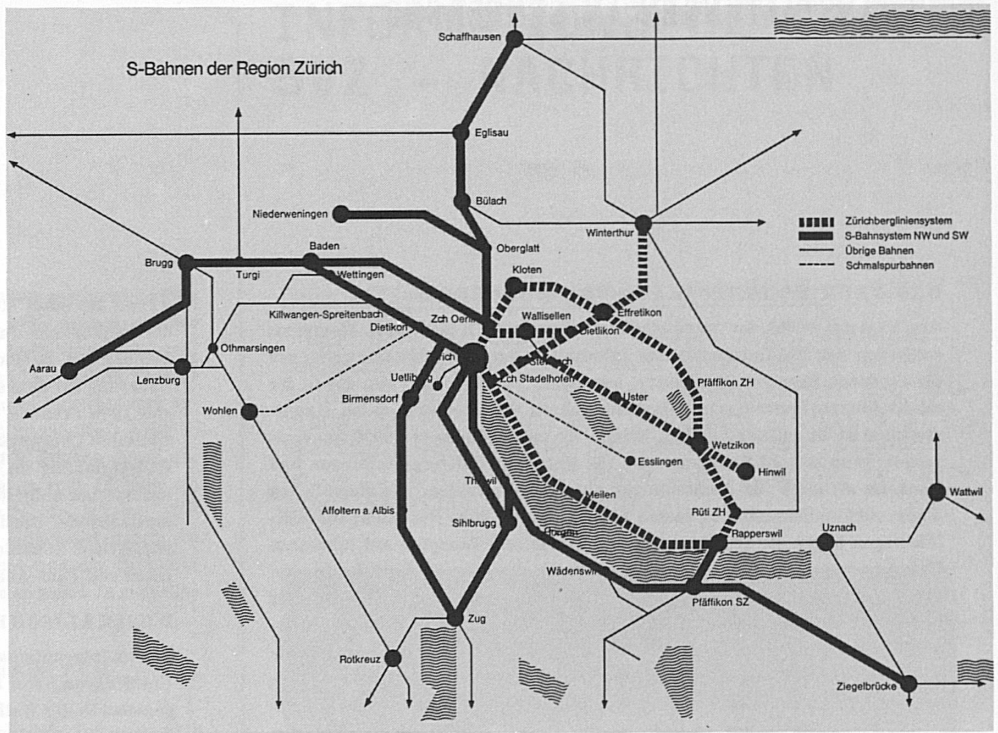
Diese Bauten werden jedoch nicht nur den nördlichen und östlichen Gebieten der Region Zürich Nutzen bringen. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, dass mit der Inbetriebnahme des Bahnhofes Museumstrasse und des Zürichbergliniensystems auf einen Schlag rund 220 Züge im Tag aus der heutigen Bahnhofhalle verschwinden und den unterirdischen Regionalbahnhof anfahren werden. Die wiedergewonnene Aufnahmefähigkeit des Hauptbahnhofes wird sodann allen anderen Gebieten der Region sowie dem Fernverkehr zugute kommen.

Wer heute die Überlastung der Zufahrtsstrassen ins Stadtzentrum täglich aufs neue erlebt, wer in der weiteren Region, besonders in Richtung Zürcher Oberland beobachtet, wie stets neue Baugespanne für Wohnbauten wie Pilze aus dem Boden schiessen, und auch die Belastung der noch aus dem vorigen Jahrhundert stammenden Einspurstrecken im Bereiche der Region Zürich kennt, wird vorbehaltlos einräumen, dass, um für die heutige und kommende Generationen den Weg zur Arbeit noch erträglich zu gestalten, rasch etwas Wirkungsvolles unternommen werden muss. Der Bau und Ausbau des Zürichbergliniensystems mit S-Bahn-Betrieb wird eine erfolgreiche Massnahme zur Erreichung dieses Zieles sein.

Dr. Max Strauss  
Direktor des Kreises III der SBB

◀ Die Detailaufnahme aus einem 5 × 2 m messenden Modell zeigt den unterirdischen Bahnhof der S-Bahn zwischen dem Zürcher Hauptbahnhof und dem Landesmuseum. Das Modell kann in der Halle des Hauptbahnhofs besichtigt werden.

Photos Giger SVZ



Das Tunnelsystem für S-Bahn, U-Bahn, Fussgänger und Autos am Central

Le 20 mai, les citoyens et citoyennes du canton de Zurich seront appelés à se prononcer sur le grave problème de l'organisation de la circulation dans la région zurichoise. En plus d'un métro qui doit desservir l'agglomération urbaine et sa ceinture de faubourgs, on projette aussi un système d'autorails pour communications rapides qui utilisera partiellement les lignes des CFF déjà en service, mais exigera en outre de nouvelles constructions. Notre photo représente le fragment d'une maquette de 5 × 2 mètres, où l'on voit la future gare souterraine entre la Gare centrale de Zurich et le Musée national suisse

Il 20 maggio, nel Cantone di Zurigo si voterà in merito ad un problema d'importanza vitale per il traffico della regione figurina: quello dell'ampliamento della sua rete di trasporti pubblici. Oltre ad una metropolitana destinata a collegare la cintura dei sobborghi alla zona urbana densamente popolata, è previsto un sistema di ferrovie rapide le quali circoleranno in parte sulle linee odierne delle FFS e, in parte, su linee di nuova costruzione. Riproduciamo un particolare del plastico di 5 × 2 m: la stazione sotterranea della ferrovia rapida fra Zurich Centrale ed il Museo Nazionale

On May 20 the Zurich electorate will pass its verdict on an important traffic problem: the future shape of public transport in the Zurich region. Plans include an underground railway connecting the thickly populated city and its suburban belt, as well as an express rail system using some existing lines of Swiss Federal Railways but also entailing a good deal of new construction work. This detail of a model measuring some 16 by 7 ft. shows a station of the express line situated below ground level between the present main station and the Swiss National Museum

