

Geschichte des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich

1735: Erste Pferdepост

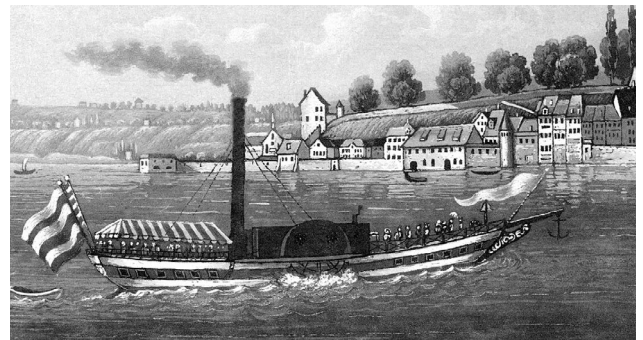
Der fahrplanmässige Betrieb der ersten Schweizer Pferdepост begann im Jahre 1735 mit der Linie Zürich – Aarau – Bern. Die Kutsche konnte 4 Personen mitnehmen; sie fuhr einmal pro Woche. Die Reise nach Bern dauerte drei Tage. Die letzten bedeutenden Pferdepостlinien im Kanton Zürich verschwanden mit der Eröffnung vieler neuer Eisenbahnstrecken um 1900.



Abfahrt der letzten Pferdepост von Dietikon nach Bremgarten im Jahr 1903. Foto: Museum für Kommunikation, Bern

1835: Beginn der Dampfschiffahrt

Auf dem Zürichsee nahm am 24. Juli 1835 das erste Dampfschiff seine regelmässigen Fahrten auf. Es hiess «Minerva» und war das erste aus Eisen gebaute Schiff auf dem europäischen Kontinent.



Dampfschiff «Minerva». Bild: Zentralbibliothek, Zürich

1847: «Spanisch-Brötli-Bahn» – Urahn der S 12

Am 9. August 1847 nahm die Schweizerische Nordbahn (SNB) den Zugverkehr auf der Eisenbahnlinie von Zürich über Dietikon nach Baden auf. Die Fahrzeit verringerte sich gegenüber der «Bäderkutsche» von 3 Stunden auf 45 Minuten. Die Personenwagen waren in der 1. Klasse üppig mit Plüsch ausgestattet, in der 2. Klasse immerhin gepolstert. Gewöhnliche Menschen reisten damals in der 3. Klasse auf schmalen, harten Holzbänken. Fensterscheiben wurden erst 1854 eingebaut. Bei grossem Andrang mussten sich die Fahrgäste der 3. Klasse sogar mit gänzlich offenen «Stehwagen» ohne Bänke zufrieden geben! Die Billette kosteten in der 3. Klasse 80 Rappen, in der 2. Klasse 1.20 Franken und in der 1. Klasse 1.60 Franken. Die Fahrt in der Postkutsche hatte bis dahin so viel gekostet wie nun das Erstklass-Billet! Das war mehr, als viele Menschen damals pro Tag verdienten.

Das neue Verkehrsmittel war eine echte Sensation und zog in der ersten Woche 9000 Passagiere an. Bald ging jedoch die Nachfrage zurück. Die SNB musste ihr Angebot von vier auf drei Züge pro Tag und Richtung reduzieren. Die Züge hiessen bald im Volksmund «Spanisch-Brötli-Bahn», weil sie in den ersten Jahren sehr wenige Passagiere, aber auffallend viele «Spanisch Brötli» transportierten. So hiess ein modisches Blätterteiggebäck der Badener Zuckerbäcker. Vor der Eröffnung der Eisenbahn mussten die Dienstboten noch mitten in der Nacht zu Fuss von Zürich nach Baden aufbrechen, um die begehrte Spezialität rechtzeitig zum herrschaft-

lichen Frühstück nach Zürich bringen zu können. Nun konnten sie um 6.15 Uhr den ersten Zug nach Baden nehmen und waren mit ihrem Einkauf um 9.15 Uhr wieder in Zürich.

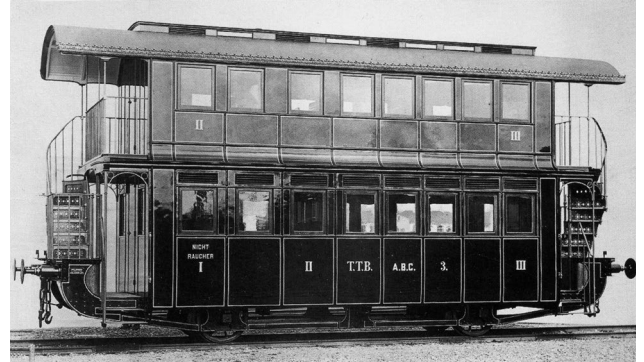
1854–1877: Bau der wichtigsten Eisenbahnlinien

1853 übernahm die neu gegründete Schweizerische Nordostbahn (NOB) die Nordbahn. Im Verlauf von 25 Jahren baute die NOB hunderte von Kilometern neue Bahnlinien im Kanton Zürich, aber auch in den Nachbarkantonen. Gleichzeitig begannen die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn und die Glatthal-Bahn mit dem Bau ihrer Strecken. Beide Bahnen schlossen sich 1857 zu den Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) zusammen. Auch kleinere Bahngesellschaften bauten diverse Strecken in der Region Zürich.

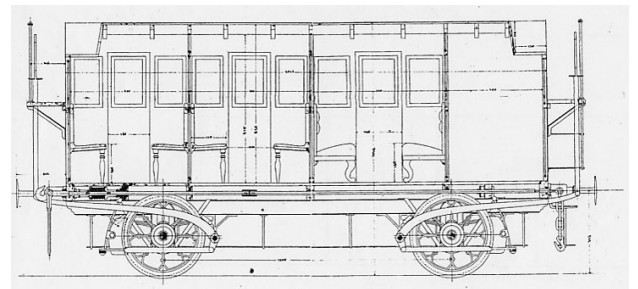
1865: «Härdöpfelbahn» – Urahne der S5

In den ersten Jahren des Eisenbahnbaus hatte man rund um Zürich ausschliesslich Hauptstrecken für den Fernverkehr gebaut. Die «Bülach-Regensberg-Bahn» (BR) sollte ab 1865 von Oerlikon nach Bülach führen, mit einer Zweigstrecke von Oberglatt nach Dielsdorf. Für diese erste Zürcher Bahnlinie, die ausschliesslich dem regionalen Verkehr dienen sollte, sah man ursprünglich den Pferdebetrieb vor. Die Fahrgeschwindigkeit und die mögliche Anhängelast waren zwar bescheiden, doch sollte dies für die scherzhaft «Härd-öpfelbahn» genannte BR genügen.

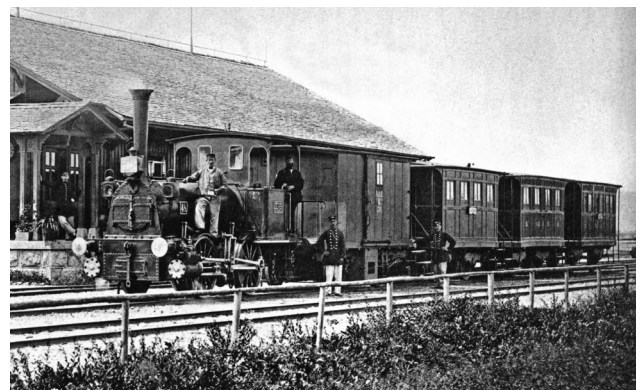
Weil die Gemeinden im Zürcher Unterland – allen voran die Stadt Bülach – ihren Baubetrag erhöhten, bewilligte die NOB schliesslich doch den Lokomotivbetrieb. Die NOB liess vier winzige zweiachsige Dampflokomotiven bauen. Für die Passagiere wurden zehn bereits eingemottete «Spanisch-Brötli-Bahn»-Personenwagen von 1847 wieder fahrtüchtig gemacht, sowie zwei Viehwagen von 1855 zu Gepäckwagen umgebaut.



Die Idee der Doppelstockzüge ist nicht neu: Schon 1875 nahm die Tösstalbahn sechs zweistöckige «Etagenwagen» in Betrieb!



Entwurf eines BR-Pferdebahnwagens. Wie ernst die Pferdebahn-Pläne waren, zeigt der im Jahre 2004 im NOB-Archiv (heute bei SBB historic in Bern) entdeckte Entwurf eines BR-Pferdebahnwagens mit beidseitigem Kutschbock. So hätte also der Vorläufer der S5 aussehen sollen. Bild: Sammlung W. Hardmeier



Die überaus ärmliche Erstausrüstung der «Härdöpfelbahn» ist glücklicherweise um 1867 im alten Bahnhof Bülach fotografiert worden; es ist die einzige Fotografie der echten «Spanisch-Brötli-Bahn»-Personenwagen! Foto: Sammlung R. Siegenthaler

1882–1894: Vom Rösslitram zum elektrischen Tram

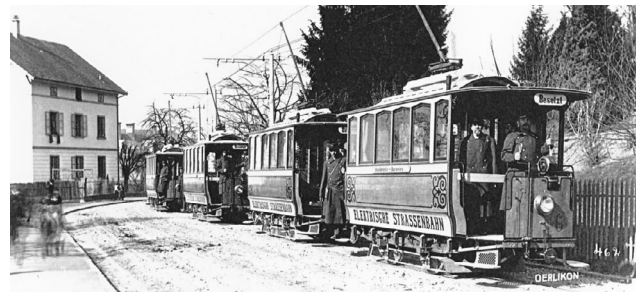
1882 wurden die ersten Gleise in den Strassen der Stadt Zürich verlegt; die leichten Tramwagen wurden von Pferden gezogen.

Die elektrische Strassenbahn steckte zu dieser Zeit noch in den Kinderschuhen. Doch immerhin kurvten schon 1894 die ersten elektrischen Tramwagen vom Bellevue zum Zürichberg hinauf.

Im Spätsommer des Jahres 1900 wurden alle Rösslitramstrecken auf elektrischen Betrieb umgestellt, die «Städtische Strassenbahn Zürich» (StStZ) baute neue Linien. 1898 eröffnete auch Winterthur seine erste elektrische Trambahn. In Zürich ist das Tram heute nicht mehr wegzudenken, in Winterthur wurden jedoch sämtliche Linien bis 1951 auf Trolleybusbetrieb umgestellt.



Rösslitram auf dem Zürcher Bahnhofplatz. Foto: BAZ, Archiv Trammuseum, Zürich



Erste elektrische Tramwagen. Foto: MFO, Archiv Trammuseum, Zürich

1891–1902: Vervollständigung des Eisenbahnnetzes – Gründung der SBB

Ab 1891 wurden wieder neue Bahnlinien in Betrieb genommen. So zum Beispiel die 1897 eröffnete Bahnlinie von Thalwil über Sihlbrugg nach Zug. Sie kürzte den Weg Richtung Gotthardbahn (seit 1882 in Betrieb) und Luzern ab. Vorher fuhren die Schnellzüge von Zürich über Affoltern am Albis nach Zug.

Die Inbetriebnahme der Bahnlinie am rechten Zürichseeufer Zürich–Meilen–Rapperswil bedeutete das Ende der ganzjährigen Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee. Seit 1894 dienten die Zürichseeschiffe fast ausschliesslich dem Ausflugsverkehr in der warmen Jahreszeit.

1902 war für unsere Hauptbahnen ein wichtiges Jahr. Alle Strecken der NOB und der VSB gingen an die neu gegründete SBB (Schweizerische Bundesbahnen).

1897–1912: Elektrische Überlandbahnen

Zwischen 1897 und 1912 entstanden im Kanton Zürich die elektrischen Überlandbahnen. Ihre Gleise waren meist in den Strassen verlegt.

- 1897 Zürich–Oerlikon–Seebach (ZOS) mit Strecken nach Glattbrugg und Schwamendingen
- 1900 Zürich–Schlieren–Dietikon/Weiningen (Limmattal-Strassenbahn LSB)
- 1902/12 Wohlen–Bremgarten–Dietikon (Bremgarten-Dietikon-Bahn BDB)
- 1903 Kempten–Wetzikon–Oetwil–Meilen (Wetzikon-Meilen-Bahn WMB)
- 1909 Uster–Esslingen–Oetwil (Uster-Oetwil-Bahn UOe)
- 1912 Zürich Stadelhofen–Forch–Esslingen (Forchbahn (FB))

Man konnte sich wohl damals nicht vorstellen, dass sich die Menschen in Zukunft jemals anders als mit diesen Bähnchen fortbewegen würden.

1923–1928: Die erste Modernisierung der Bahn

Im Ersten Weltkrieg (1914–1918) war die aus dem Ausland importierte Kohle in der Schweiz knapp und sehr teuer geworden. Die mit Dampflokomotiven betriebenen Bahnen mussten ihren Betrieb stark einschränken. Nach dem Krieg kamen alle wichtigen SBB-Linien um Zürich herum unter den Fahrdrabt, auch die Sihltalbahn und die Uetlibergbahn fuhren schon bald elektrisch. Die Züge fuhren schneller und häufiger. Zudem wurde die Fahrt immer komfortabler.

Ab 1920: Postautos und Busse ersetzen die Überlandbahnen

Schon nach dem Ersten Weltkrieg, etwa seit 1920, übernahmen Busse einen Teil des Pendlerverkehrs (Firmenbusse) und des Ausflugsverkehrs. Postautos lösten die Postkutschen ab – dort, wo diese nicht schon durch die Eisenbahn verdrängt worden waren.

Die Strassen mussten zu Gunsten des Automobilverkehrs verbreitert werden. Die Schienen der Überlandbahnen störten dabei. Um 1930 verschwanden daher die meisten Überlandbahnen und wurden durch Busse ersetzt.

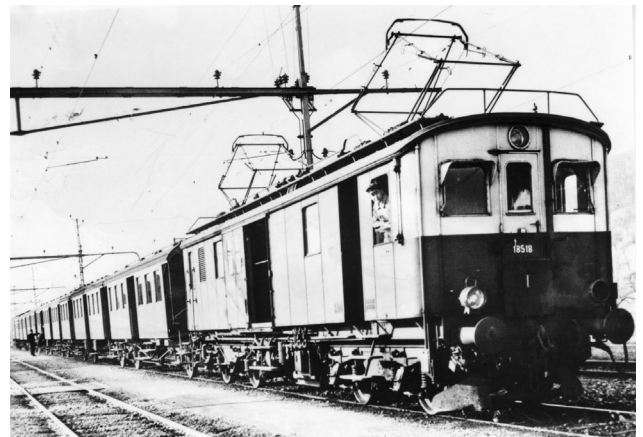
Zwei Überlandbahnen sind bis heute erhalten geblieben: die Forchbahn und die Bremgarten-Dietikon-Bahn.

1990: Gründung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV)

Im Kanton Zürich kann man mit den verschiedensten Verkehrsmitteln unterwegs sein: mit Tram, Bahn, Bus, Trolleybus, Postauto, Schiff, Luftseilbahn und Standseilbahn. Noch grösser als die Zahl der Verkehrsmittel ist die der Verkehrsunternehmen, von denen einzelne nur gewisse Linien betreiben, andere wiederum ganze Städte versorgen. In Zürich zum Beispiel gibt es neben den städtischen Verkehrsbetrieben die SBB mit 14 Bahnhöfen auf Stadtgebiet, die Polybahn, die Forchbahn, die Sihltal-Zürich-Uetlibergbahn, die Seilbahn Rigiblick sowie zahlreiche Bus- und Postautolinien.



Ein über 100 Jahre alter elektrischer Triebwagen, wie er einst für die Wetzikon-Meilen-Bahn (WMB) im Einsatz war. Foto: P. Willen



1929 setzten die SBB einen in den Zürcher Kantonsfarben blau und weiss gehaltenen Pendelzug für den Vorortsverkehr ein, bald nannte man ihn «Arbeiter-Pullman». Die eigens umgebauten Personenwagen besaßen doppelt so viele Türen wie bis dahin. Die Passagiere konnten so schneller ein- und aussteigen. Foto: Sammlung P. Willen

Bis zur Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) war für praktisch jedes der Verkehrsunternehmen ein separates Billett erforderlich. Verschiedene Fahrpläne mussten gelesen und Anschlüsse miteinander verglichen werden. Die Umsteigezeiten waren kaum aufeinander abgestimmt.

Der Zusammenschluss der Verkehrsunternehmen zum Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) 1990 veränderte den Öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich grundlegend. Neu waren folgende Punkte:

- Einheitlicher Tarif: Mit einem Billett können alle Verkehrsmittel benützt werden.
- Koordiniertes Angebot: die Fahrpläne werden aufeinander abgestimmt.
- Geregelte Finanzierung: Die 162 Gemeinden des Kantons Zürich beteiligen sich am Unternehmen.

1990: Inbetriebnahme der S-Bahn

Gleichzeitig mit dem Start des ZVV nahm die S-Bahn ihren Betrieb auf. Sie bildet das Rückgrat des ZVV. Für die S-Bahn wurden ein unterirdischer Durchgangsbahnhof und eine 12 km lange Neubaustrecke mit dem Hirschengraben- und Zürichbergtunnel gebaut. Diese verkürzen die Fahrzeit in Richtung Winterthur und Uster markant. Es können auch bedeutend mehr Züge fahren als früher. Damals mussten sämtliche Züge durch das Nadelöhr Oerlikon fahren.



Doppelstöckige S-Bahn

Heute: Steter Ausbau

Seit 1990 ist die Bevölkerung im Kanton Zürich um über 300 000 auf rund 1,5 Mio. Personen gewachsen. Im Vergleich zum Start des ZVV sind heute fast dreimal so viele Menschen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Um alle Fahrgäste transportieren zu können, wurde das Streckennetz seither laufend ausgebaut. Das grösste Projekt war der Bau des Weinbergtunnels zwischen Zürich Hauptbahnhof und Oerlikon, der im Jahr 2014 eröffnet wurde. Im Jahr 2022 wurde die Limmattalbahn eingeweiht. Diese verbindet Zürich Altstetten mit Killwangen-Spreitenbach.

Der ZVV plant grössere Ausbauprojekte der Infrastruktur viele Jahre im Voraus. Bereits jetzt wird über mögliche Ausbauten bis ins Jahr 2035 diskutiert.



2022 eingeweiht: Die Limmattalbahn