

**Region** Seit 20 Jahren verbindet die S-Bahn Stadt und Land im Kanton Zürich

# Die S-Bahn prägt die Region



Die Zürcher S-Bahn sorgt im Oberland seit 20 Jahren für eine rege Bautätigkeit – im Bild das Lorenquartier in Uster. (g/g)

Die S-Bahn im Kanton Zürich feiert ihren 20. Geburtstag. Das Zürcher Oberland hat allen Grund, mitzufeiern.

Wes Ballinari

Vor 20 Jahren rollte die erste S-Bahn durch den Kanton. Massgeblichen Anteil daran hatten

Verkehrspolitiker aus dem Oberland. Sie machten sich 1976 für den Ausbau der Glattal-Linie zur Doppelspur stark, der schliesslich zwischen Wallisellen und Uster realisiert wurde. «Das war die Grundlage für die S-Bahn», erinnert sich Paul Stopper aus Uster, damals Verkehrspolitiker beim LdU und einer der Initianten.

1981 sagten die Zürcher Stimmbürger Ja zum 650-Millionen-Kredit für das S-Bahn-Netz

im Kanton. Am 27. Mai 1991 nahm die Bevölkerung die Züge erstmals in Beschlag. Heute stösst die Kapazität der S-Bahn an ihre Grenzen.

## Nie erwartete Entwicklung

Der Wetziker Ingenieur Peter Zuber war in den 1990er Jahren Leiter des S-Bahn-Projekts. «Damals unterschätzten wir die künftigen Passagierzahlen und den Einfluss der S-Bahn», sagt er. Das belegen auch die Be-

völkerungszahlen: 1990 lebten laut Regionalmarketing Zürcher Oberland 211 414 Personen in den Bezirken Hinwil, Pfäffikon und Uster, 2009 waren es 258 594. Während der Zuwachs im Kanton im Schnitt 5,8 Prozent betrug, waren es im Oberland 9,8 Prozent. «Die S-Bahn hatte daran einen massiven Anteil», sagt der Geschäftsführer des Regionalmarketings, François With. Die S-Bahn hat das Oberland geprägt – und umgekehrt.

Seite 3

**Region** Einführung der S-Bahn und des Zürcher Verkehrsverbunds kam für das Oberland zum richtigen Zeitpunkt

# Die S5 als Lebensader einer ganzen Region

Als die Textilindustrie einging, kamen die Pendler: Die S-Bahn hat dem Zürcher Oberland zu seiner neuen Identität mitverholfen.

Yves Ballinari

Die S-Bahn hat dem Zürcher Oberland mehr gebracht, als die Initianten in den 1970er-Jahren zu hoffen wagten. «Hauptziel war, dass der Verkehr sich von der Strasse auf die Schiene verlagert», sagt der Wetziker Peter Zuber, Ingenieur und Leiter des Projekts Zürcher S-Bahn vor 20 Jahren. «Stattdessen zogen die Leute in die Region.» Viele sind bis heute geblieben, wie die Bevölkerungsstatistik zeigt.

Die S-Bahn und die gleichzeitige Einführung des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) kamen für das Zürcher Oberland genau richtig. Schon vor Beginn der 1990er-Jahre verlegten immer mehr Betriebe ihre Produktion ins Ausland. Rund 150 Jahre lang hatte die Textilindustrie das Zürcher Oberland geprägt, dann verschwand ein Betrieb nach dem anderen. Jene, die blieben, setzten auf Vollautomation. Auf diese Weise gingen Arbeitsplätze verloren, es entstand so etwas wie eine Identitätslücke.

Gefüllt haben sie die Neuzuzüger. Aus der Textil-Hochburg Oberland wurde ein attraktiver Wohnraum, wie heute unter anderem Beispiele umgebauter Fabriken belegen.

## Zeitersparnis als Standortfaktor

Gemeinden, die ans S-Bahn-Netz angeschlossen sind, verfügen über einen wichtigen Standortvorteil. Am deutlichsten wird das am Beispiel Uster: 13 Minuten benötigt die S5 respektive die S15 bis zum Hauptbahnhof Zürich. Früher brauchte man dafür mit dem Bummelzug nahezu eine halbe Stunde. Seit die S-Bahn fährt, liegt Uster zeitlich näher an der Zürcher City als zum Beispiel das Aussenquartier Seebach.

«Grundlage für die Attraktivität der S-Bahn sind der enge Takt und die Zeitersparnis», sagt François With, Geschäftsführer der Organisation Regionalmarketing Zürcher Oberland, die Standortförderung betreibt. Der 15-Minuten-Takt der S5/S15 wiederum sei nur möglich, weil der Zürcher Verkehrsverbund eine Grossregion über die Kan-



Wer in Uster wohnt, ist schneller in der Zürcher City als viele Stadtmenschen: 13 Minuten braucht die S5 bis in den Hauptbahnhof. (Bild: Gesa Lüchinger)

tonsgrenzen hinaus mit einem einheitlichen Tarifsystem abdecke. With findet, dass die Bezeichnung Wohnregion allein nicht ausreicht für die Vielfalt des Oberlands. «Natürlich konnte die Zahl der Arbeitsplätze nicht Schritt halten mit den Einwohnerzahlen», sagt With. «Aber nach wie vor liegt der Anteil der Industrie in der Wirtschaft bei überdurchschnittlichen 30 Prozent.»

## «Das Gewerbe kommt nach»

Die Entwicklung, welche die S-Bahn nach sich zog, erreichte auch die Gemeinden, die nicht an das Bahnnetz angeschlossen sind. Jörg Kündig, Gemeindepräsident von Gossau und als Präsident des Regionalmarketings ein Kollege Withs, weiss, wieso: «Die Bus-Anschlüsse dieser Gemeinden an die Bahnhöfe sind heute auf die S-Bahn

ausgerichtet.» Auch ohne Bahnhof habe Gossau von den kürzeren Fahrzeiten im ZVV profitiert – in erster Linie in Form von mehr Einwohnern. Kündig erwartet weitere positive Auswirkungen. «Noch haben sich vor allem neue Bewohner angesiedelt. Gewerbe und Industrie werden aber zu einem gewissen Teil folgen, weil sie sich nach dem Angebot an Arbeitskräften richten.»

## Die Idee der S5-Stadt

Der Pendler, der im Oberland lebt und in Zürich arbeitet, decke das typische Bild eines Bewohners der «S5-Stadt» nur teilweise ab, sagt Nicola Hilti vom Wohnforum der ETH Zürich. Zusammen mit zwei Forscherinnen und einem Forscher hat sie eine Studie erstellt, die sich mit dem alltäglichen Umgang der «S5-Stadt-Bewohner» mit der

Mobilität auseinandersetzt. Die «S5-Stadt» als zusammenhängender Raum von Zürich bis nach Rapperswil-Jona ist eine Idee der ETH. Sie organisiert unter diesem Namen anlässlich des S-Bahn-Jubiläums diverse Anlässe im ganzen Kanton. Die Studie von Hilti und ihren Kollegen zeige aber, dass die Bewohner die Idee der S5-Stadt nur bedingt teilten. «Die meisten befragten Personen sehen sich als Einwohner eines Orts», so Hilti.

## Das «Milchexpress-Phänomen»

Im Alltag habe die S-Bahn für die Menschen vor allem einen Vorteil: Sie wohnen im Grünen, können aber auf eine urbane Infrastruktur zurückgreifen. Oder umgekehrt. Die Forschergruppe der ETH vergleicht dieses Verhalten mit dem «Milchexpress». Der mobile Dorf-laden ist in Uster seit vielen Jahren eine

Institution, geführt von einem eingewanderten Amerikaner. «Dieser Dorf-laden auf Rädern symbolisiert die Dynamik der Region», heisst es im Beitrag der Forscher. «Für die einen ist Uster das kleine Dorf, von dem aus sie sich auf einsame Spaziergänge in der Region begeben. Für die anderen ist Uster urbanes Pflaster und Ausgangspunkt, um weltweite Berufsstrecken zu absolvieren.» Die Bandbreite an Lebens- und Mobilitätsformen sei gross. «Die S-Bahn hat sie vervielfältigt», so Hilti.

Die S-Bahn habe nicht nur für Vielfalt gesorgt, wendet Ingenieur Peter Zuber ein. «Kritiker warnten, die Bahn werde die Zersiedelung fördern. Leider ist das eingetroffen.» Diese Folge sei aber absehbar gewesen. Ausgerechnet in diesem Punkt haben sich die Erwartungen also erfüllt.