

SBB-Doppelspur Oerlikon-Bülach

Autor(en): **FBP**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **103 (1985)**

Heft 22

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-75800>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

SBB-Doppelspur Oerlikon-Bülach

Am 11. Mai 1985 kam mit der offiziellen Einweihung des 15 km langen Doppelspurausbau zwischen Oerlikon und Bülach eine wesentliche Bauetappe des Zürcher S-Bahnnetzes zum Abschluss.

Wechselwirkungen

Die intensiven Wechselwirkungen der Bahn mit ihrem Einzugsgebiet kamen nicht nur in den Eröffnungsansprachen des Regierungsratspräsidenten des Kantons Zürich, Prof. Dr. H. Künzi, und von M. Glättli, Oberingenieur der Bauabteilung Kreis III der SBB, zum Ausdruck. Während des Einweihungsaktes in Streckenmitte demonstrierten die automobilen Zuschauer auf der nahen Überführungsbrücke und im Hintergrund der pausenlose Landeanflug schwerer Verkehrsflugzeuge das Nebeneinander aller Verkehrsträger.

Die Bedeutung der Strecke als Teil der internationalen Schnellzugsverbindung Mailand-Stuttgart versinnbildlichte eine brandneue Zugskomposition der italienischen FS und ein TEE-Zug der DB, welche die geladenen Gäste transportierten und am Eröffnungstag auf der Strecke zirkulierten.

Die Anwesenheit zahlreicher Behördenvertreter – die Gemeindepräsidenten mit dem überdimensionalen Eröffnungsbillet unter dem Arm – und von Vertretern der Industriebetriebe unterstrich das vitale Interesse am öffentlichen Regionalverkehr und am Gütertransport (vorab Kies und Flugtreibstoffe). An den Bahnhoffesten auf allen Stationen wurden Rollmaterial und Dienstleistungen der Bahnen in Sonderschauen dargestellt.

Die Bahnbauten

Der Doppelspurausbau nahm neun Jahre in Anspruch und erfolgte in drei Etappen, Oerlikon-Glattbrugg (1975–79), Niederglatt-Bülach (1976–80) und Glattbrugg-Niederglatt (1981–85). Im Zuge des Ausbaus konnten auch sämtliche 26 Niveau-Übergänge zwischen Oerlikon und Glattfelden eliminiert werden. Während die SBB für diese international wichtige Strecke die Baukosten von etwa 140 Mio. Fr. für die eigentlichen Bahnbauten wie Gleisanlagen, neue Stellwerke und Sicherheitsanlagen trugen, leisteten die Gemeinden ihren Beitrag an die Erweiterung und Erneuerung der Bahnhofanlagen mit zweckmässig-schlichten Perrondächern und Sichtbetonbauten. Auch trägt die Bereitstellung vermehrter Parkplätze zur Attraktivität der Bahnlinie bei.

Die Bauarbeiten brachten vor allem dem ununterbrochenen Fahrbetrieb zusätzliche Be-

lastungen. Die ausgebaute Doppelspurstrecke erlaubt vorerst eine Fahrzeitreduktion um drei bis vier Minuten und verringert die Störungsanfälligkeit des Betriebes. Die Einführung des Halbstundentaktes wird allerdings erst mit der Inbetriebnahme der S-Bahn 1990 möglich sein.

Vorgeschichte

Nachdem die Strecke Oerlikon-Bülach der Nordostbahn schon 1865 gebaut worden war, kam die Strecke bis Schaffhausen erst 1897 in Betrieb, obschon bereits 1875 ein Staatsvertrag das Durchqueren des deutschen Gebietes ermöglichte und eine erste Konzession 1876 erteilt worden war. Nach Eröffnung anderer Strecken war 1898 erstmals der durchgehende Zugsverkehr zwischen Berlin und Rom über diese Strecke möglich.

Schon 1923 bildete sich die Verkehrsvereinigung des Zürcher Unterlandes zur politischen Vertretung der regionalen Verkehrsinteressen. Deren Präsident, Dr. P. Fehrlin (Bülach), erinnerte daran, wie sich die VVZU seit 1945 nachhaltig für den Doppelspurausbau einsetzte; nach generationenlangem Kampf lagen 1970 erste Terminpläne der SBB vor. 1975 bewilligte Dr. h.c. R. Meier (Eglisau), damals Verwaltungsratspräsident der SBB und Baudirektor des Kantons Zürich, trotz ungewisser Konjunktur nach dem Ölschock die ersten Kredite.

Umsteigen?

Die Freude über den wohl gelungenen Ausbau der Doppelspur Oerlikon-Bülach als

eine der Voraussetzungen für die kommende S-Bahn darf nicht über offene Fragen des öffentlichen Verkehrs hinwegtäuschen.

Die enge Verquickung des internationalen Bahnverkehrs, der Städteschnellzugsverbindungen und des Regionalverkehrs sowie des Schienen-Güterverkehrs auf ein und demselben Schienenstrang verlockt zu fortgesetztem Schwarzpeterspiel um die Ausbaufinanzierung. Daraus resultierende Verzögerungen im Ausbau des öffentlichen Verkehrs stoppen den Verkehrszuwachs nicht, sie treiben ihn als Individualverkehr auf die Strasse.

Für ein Umsteigen vom Auto auf die Bahn ist ein wirksamer Tarifverbund eine ebenso wichtige Voraussetzung. Ihn über alle lokalen Eigeninteressen hinweg zu verwirklichen, ist eine grosse, im wesentlichen politische Aufgabe, die drängt.

Die Bauten für die Zürcher S-Bahn sind im Gang. Sie werden die Leistungsfähigkeit der Bahn in einer grossen Region entscheidend steigern – sofern die divergierenden Wünsche und Anforderungen an das Rollmaterial und die nur scheinbar nebensächliche, sehr kostspielige Festlegung und Vereinheitlichung der Perronhöhen rechtzeitig unter einen Hut zu bringen sind.

Nicht zu vergessen ist, dass heute der Bahnverkehr überfordert zusammenbrechen könnte, wenn bloss fünf Prozent des Individualverkehrs plötzlich auf die Bahn umsteigen würden, z.B. mit einem wirklich günstigen Abonnement und ungeachtet des z.T. überalterten Rollmaterials und abgewetzter, staub- und rostpatinierter Bahnhöfe. **FBP**

Doppelspur-Ausbau der Linie Oerlikon-Bülach bei Rümlang



Umschau

Aktivkohle und Gewässerreinigung

In neuerer Zeit werden zunehmend Grundwasserverunreinigungen durch leichtflüchtige Halogenkohlenwasserstoffe festgestellt, die bei der chemischen Reinigung, zum Entfetten von Metallteilen und für viele andere Zwecke verwendet werden. Trinkwasserwerke, die auf sauberes Grundwasser angewie-

sen sind, verwenden zu seiner Reinigung Aktivkohlefilter. Die Filterung mit Aktivkohle hat sich als eine sehr effektive, wenn auch recht teure Reinigungsmethode erwiesen. Ihr wirksamer Einsatz erfordert aufwendige analytische Kontrollen.

Von besonderer Bedeutung ist der Einsatz von Ozon zur Oxidation des Wassers vor der Aktivkohlefiltration. Mit dieser Massnahme werden die Wasserinhaltsstoffe oft so verändert, dass sie in den Aktivkohlefiltern biolo-

gisch leichter abgebaut werden. Die Adsorptionsfähigkeit der Aktivkohle wird jedoch durch das Ozon häufig verschlechtert. In zeitraubenden Versuchen müssen deshalb für jeden Anwendungsfall die optimalen Ozoneintragsmengen gefunden werden. Versuche, diese Mengen aufgrund zuvor gewonnener Modellvorstellungen mit mathematischen Methoden zu ermitteln, stossen bei der Aufbereitung von Wässern, die zahlreiche organische Stoffe als Verunreinigung enthalten, oft an natürliche Grenzen.