

S-Bahn Zürich: zum Geleit

Autor(en): **Eisenring, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **108 (1990)**

Heft 21: **S-Bahn Zürich**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77432>

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.

S-Bahn Zürich

Zum Geleit

Vor wenigen Wochen bot mir ein Besuch im altehrwürdigen Hauptgebäude der ETH Gelegenheit, die Stadt Zürich von der grossen Terrasse aus zu betrachten. Nicht dem Häusermeer galten meine Gedanken, sondern dem Verkehrsgeschehen auf den Plätzen, Brücken und Strassen. Und plötzlich wurde mir die grosse Fläche des Strassenraumes bewusst, die im Laufe des vergangenen Jahrhunderts in der enorm gewachsenen Stadt geschaffen worden ist und dennoch nicht in der Lage ist, den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden.

Einem anderen Verkehrsträger ist es demgegenüber gelungen, sich auch heute im wesentlichen auf den Bodenbedarf des weit zurückliegenden Jahres 1870 zu beschränken: der guten alten Eisenbahn. Die Nordostfassade des von Architekt J. F. Wanner gestalteten Hauptbahnhofes liegt meinem Standort auf der ETH-Terrasse direkt gegenüber. Dieser Bahnhof wurde von der damaligen Nordostbahn für rund 100 Züge und einige tausend Reisende pro Tag gebaut und in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts um den bescheidenen Postbahnhof (ab 1933 «Chüechliwirtschaft») und um einige Perrongleise auf der rechten Seite erweitert.

Zu Beginn der 30er Jahre erfolgte im Hinblick auf die Landi 1939 eine gewis-

se Anlagenvergrösserung im Bereich der damals erstellten Sihlpost. Diskutiert und geplant wurde seither pausenlos – gebaut wurde im Bereich des Hauptbahnhofes jedoch nicht mehr. Trotzdem halfen die SBB (und damit die Eidgenossenschaft) der Stadt Zürich, so gut sie konnten, bei der Bewältigung der Probleme des Pendlerverkehrs, der sich aus der stürmischen Entwicklung der Agglomeration ergab. Ihre Hauptaufgaben mussten jedoch der Fern- und der Güterverkehr bleiben. Aus eigenen Mitteln entflochten sie in den vergangenen drei Jahrzehnten mit Milliardenaufwendungen den Güter- vom Personenverkehr im Knotenpunkt Zürich. Die Käferberglinie und der Rangierbahnhof Limmattal sind sichtbare Zeichen dieses Tuns. Und vor zehn Jahren konnte die Flughafenbahn in Betrieb genommen werden.

Parallel dazu entwickelte sich eine intensive Zusammenarbeit mit Kanton und Stadt Zürich. Das Ziel war klar: Sanierung des Agglomerationsverkehrs mit Hilfe einer modernen Eisenbahn, der S-Bahn. Diese warf bereits ihre Schatten voraus, als die Doppelspurbauten im oberen und unteren Glattal im Sinne des Konzeptes der zukünftigen S-Bahn erstellt wurden. Doch erst mit der Zürichberglinie wurde der

Hauptbahnhof für die S-Bahn-Züge zum Durchgangsbahnhof. Ohne dass der Stadt Zürich eine Verkehrsmehrbelastung an der Oberfläche entstanden wäre, hilft die S-Bahn die Verkehrsprobleme in der Stadt Zürich in erheblichem Umfang lösen. Der Blick von der Poly-Terrasse führte mir diese Tatsache drastisch vor Augen.

Die durch den Kanton Zürich massgebend mitfinanzierte und in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton und SBB realisierte S-Bahn Zürich wird in den nächsten Monaten und Jahren den Beweis antreten und zeigen müssen, dass sie die ideale Lösung für die regionale Mobilität ist. Wir sind vom Erfolg überzeugt. Der Kanton Zürich hat zweifellos auf das richtige Verkehrsmittel gesetzt! Für die Grosszügigkeit seiner Bevölkerung gebührt ihm grosser Dank.

Ich möchte an dieser Stelle aber auch den vielen an der Planung, dem Bau und dem zukünftigen Betrieb Beteiligten aus Ihren Reihen, verehrte Leserinnen und Leser, herzlich für Ihren grossen Einsatz danken. Er hat beigetragen, die erste Etappe des für schweizerische Verhältnisse doch grossen Werkes fristgerecht zu erstellen.

Hans Eisenring, dipl. Ing.,
Präsident der Generaldirektion
der SBB

