

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 118 (2000)  
**Heft:** 23

## Sonstiges

### **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:** 16.04.2025

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

**Nr. 23**

9. Juni 2000  
118. Jahrgang  
Erscheint wöchentlich

**Redaktion SI+A:**

Rüdigerstrasse 11  
Postfach, 8021 Zürich  
Telefon 01 288 90 60  
Telefax 01 288 90 70  
E-Mail SI\_A@swissonline.ch

**Herausgeber:**

Verlags-AG der akademischen  
technischen Vereine

**USIC-Geschäftsstelle:**

Telefon 031 382 23 22  
Telefax 031 382 26 70

**SIA-Generalsekretariat:**

Telefon 01 283 15 15  
Telefax 01 201 63 35  
E-Mail gs@sia.ch  
Normen Tel. 061 467 85 74  
Normen Fax 061 467 85 76  
Internet <http://www.sia.ch>

**GEP-Geschäftsstelle:**

Telefon 01 632 51 00  
Telefax 01 632 13 29  
E-Mail [info@gep.ethz.ch](mailto:info@gep.ethz.ch)

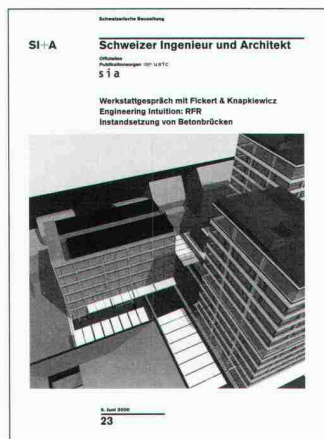
**Inhalt**

<b>Standpunkt</b>	<b>3</b>	<i>Richard Liechti</i> Die S-Bahn Zürich, eine Erfolgsgeschichte
<b>Architektur</b>	<b>4</b>	<i>Inge Beckel</i> Labile Gleichgewichte
<b>Konstruktion</b>	<b>8</b>	<i>Nina Rappaport</i> Engineering Intuition: RFR
<b>Bauerneuerung</b>	<b>23</b>	<i>Christian Menn</i> Zustandsermittlung und Instandsetzung von Betonbrücken
<b>Technische Praxis</b>	<b>27</b>	<i>Walter Frei, Lorenz Keller, Klaus Brauch</i> Orientierter Bohrlochscanner
<b>Wettbewerbe</b>	<b>37</b>	Laufende Wettbewerbe und Ausstellungen
<b>Mitteilungen</b>	<b>38</b>	Verbände. Bauten. Wirtschaft. SIA-Informationen. Veranstaltungen. Neue Produkte
<b>Impressum</b>		am Schluss des Heftes
<b>IAS 10</b>		Erscheint im gleichen Verlag: Ingénieurs et architectes suisses Bezug: IAS, rue de Bassenges 4, 1024 Ecublens, Tel. 021 693 20 98
<b>Transports</b>		<i>Philippe H. Bovy</i> Tester les manifestations exceptionnelles: le cas des JO Sydney 2000

**Ausblick auf Heft 24**

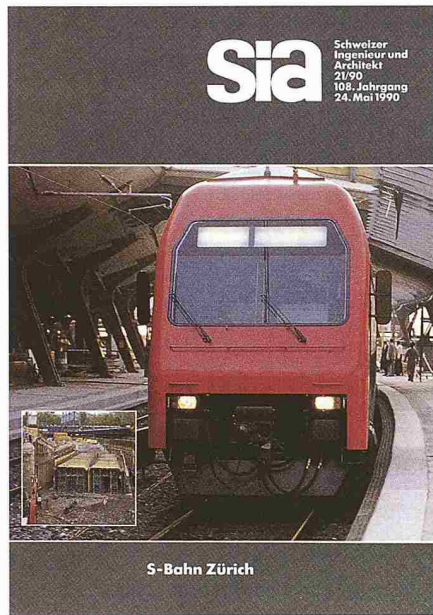
*Giovanni Martinola et al.*  
Schutzmassnahmen für Stahlbeton

*Erich Wyler*  
Zur Prüfung von Druckfestigkeit von Betonproben

**Zum Titelbild: Labile Gleichgewichte**

Das Titelbild zeigt das Projekt der Architektengemeinschaft Fickert & Knapkiewicz zur Neugestaltung des Kerns von Uster. Ein Werkstattgespräch mit Axel Fickert und Kaschka Knapkiewicz lesen Sie auf Seite 4 (Bild: Fickert & Knapkiewicz).

## Die S-Bahn Zürich, eine Erfolgsgeschichte



Zur Eröffnung der S-Bahn Zürich erschienene SI+A-Ausgabe 21 vom 24. Mai 1990 (vergriffen)

Wohlgelaunt dürfen die Verantwortlichen bei den SBB, beim Zürcher Verkehrsverbund und beim Kanton das Jubiläum eines erfolgreichen Werkes begehen. Die S-Bahn Zürich ist vor zehn Jahren in Betrieb genommen worden – und für uns Bürger nicht mehr wegzudenken. Man erinnere sich: Nicht nur dass aus grauen Vorortsstrecken urban anmutende durchnummerierte S-Bahn-Linien wurden. Neue Tunnels unter der Stadt liessen die Transportzeiten schmelzen, das dicht besiedelte Glatttal und die zweitgrösste Stadt im Kanton, Winterthur, rückten gleichsam näher an Zürich. Vorbei die Zeiten, als für die Bewohner des Sihltals die Stadtfahrt am Quartierbahnhof Selnau abrupt endete. Nun begannen die Doppelstockzüge zu rollen – im Halbstunden-, ja im Viertelstunden- und 10-Minuten-Takt. Der Hauptbahnhof erhielt ein zunächst labyrinthisch anmutendes unterirdisches Leben, und am Stadelhofen entstand ein Knotenpunkt, der bald die Titelseiten der Architekturzeitschriften in aller Welt zieren sollte. Kantonsfremde erkannte man daran, dass sie an den Haltestellen verzweifelt das Zonen-Tarifsystem zu durchschauen versuchten, während Schlaue rasch die Vorteile des Tarifverbunds zu nutzen lernten. Die Stadt Zürich wurde bahnmässig, was ihre Bewohner so oft beschwören: Weltstädtisch nämlich muten die Massen an, die sich nun zur Stosszeit auf den Perrons drängen, sich aus den alle paar Minuten heranschiessenden Züge ergiessen oder sie entern.

Im Gegensatz zu ausländischen S-Bahnen integrierte man die zürcherische in das bisherige Bahnnetz. Dies reduzierte nicht nur die Kosten – gerade 15 neue Streckenkilometer mussten gebaut werden. Die Verzahnung mit den Fernzügen wusste auch aus der Agglomeration in die übrige Schweiz Reisende zu überzeugen. Schon ein Jahr nach Inbetriebnahme verzeichnete die S-Bahn Zürich zwanzig Prozent mehr Passagiere; mit 400 000 an Werktagen ist ihre Zahl heute rund ein Drittel grösser als 1989. Nicht mit dem Mahnfinger und der Inkaufnahme von Unannehmlichkeiten verband sich die Benützung des öffentlichen Verkehrs. Durch persönliche Vorteile, Zeit- und Komfortgewinn, gewann das neue Bahnsystem Pendler wie Pensionäre für sich.

Bei allem Erfolg: Eine Abnahme des motorisierten Verkehrs vermochte die S-Bahn nicht zu bewirken. Wie wir wissen, hat die Zunahme des Autoverkehrs in den letzten zehn Jahren alle Prognosen gesprengt. Längst ist bekannt, dass neu erstellte Strassen bald schon so verstopft sind wie die alten, die sie hätten entlasten sollen. Für den öffentlichen Verkehr, seien seine Auswirkungen auch ungleich weniger schädlich, gilt offenbar das Gleiche: Stehen komfortable Reisemöglichkeiten zur Verfügung, werden sie auch benützt. So dass man sich bisweilen fragt, wie viele Strassen, wie viele Schnellbahnen, wie viele Flugpisten wohl gebaut werden müssten, bis die Lust auf die grenzenlose Mobilität gestillt wäre.

Keinesfalls soll dies die Verantwortlichen davon abbringen, weiter in die S-Bahn zu investieren und die geplanten Fahrplanverbesserungen auch auf bisher weniger profitablen Strecken vorzunehmen. Denn: Wenn eines hoffnungsvoll stimmt, dann die Masse an jungen Leuten, die sich ganz selbstverständlich per Bahn an Arbeits- und Vergnügungstätten bewegt. Gerade für die jungen Agglomerationsbewohner soll das Benützen der Züge attraktiv sein. Sind sie es doch, die sonst bald im eigenen Wagen stadtwärts fahren.

*Richard Liechti*