

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109 (1991)
Heft: 29: S-Bahn Zürich

Artikel: S-Bahn Zürich: Einleitung
Autor: Beuret, Gregor
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-85975>

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: 16.05.2025

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

S-Bahn Zürich

Einleitung

Pünktlich am 27. Mai 1990 rollte die S-Bahn Zürich. Nach einer Phase der Planung und Realisierung begann für ihren Betrieb die Zeit der Bewährung im harten Alltag. Auf dem gesamten S-Bahn-Netz nahm das Zugangebot um über 30 Prozent zu. Die Zürichberglinie vom Hauptbahnhof über Stadelhofen nach Dübendorf und Dietlikon wird als reine S-Bahn-Linie betrieben. Auf den übrigen Strecken muss der S-Bahn-Betrieb in den übergeordneten nationalen und internationalen Zugverkehr sowie in den Güterverkehr integriert werden. Dieser Mischbetrieb stellt an die Fahrplan- und Angebotsgealter sehr hohe Ansprüche.

Ein grosser Teil der Bevölkerung des Kantons Zürich darf sich zu den Gewinnern des neuen S-Bahn-Systems zählen. Die Region Winterthur und das

obere Glattal sind durch die neue Linienführung optimal mit der Kantons-hauptstadt verbunden. Erstmals können Fahrgäste vom linken Zürichseeufer direkt ohne Umsteigen zum Flughafen Zürich gelangen. Neu sind auch die Verbindungen aus dem Limmattal nach Winterthur, vom oberen zum unteren Glattal und vom Knonaueramt nach Uster. Dienst am Kunden ist auch die neu gebotene Möglichkeit, den Hauptbahnhof Zürich vom Furtal ohne Umsteigen in Zürich-Oerlikon erreichen zu können. Nicht alle Ortschaften im Kanton sind vom Zentrum her mit direkten Zügen erreichbar, aber ein dichtes Netz von Knotenbahnhöfen mit kurzen Umsteigezeiten erlaubt rasche Verbindungen im ganzen Kantonsgebiet.

Die S-Bahn Zürich ist ein komplexes System. Mit lediglich 12 Kilometern Neubaustrecke wird auf bereits bestehenden Anlagen ein S-Bahn-Netz von 380 Kilometern Länge erschlossen. Verschiedene besondere Randbedingungen und eine grosse Zahl von technischen

Neuerungen erforderten zwingend, den Betrieb in den ersten Monaten der Anlaufphase sehr intensiv zu überwachen. Ein grosser Teil der Störeinflüsse ist heute erkannt und ausgemerzt. Oberstes Ziel ist es nun, die S-Bahn Zürich in einen stabilen Betrieb überzuführen. Die S-Bahn bildet schon heute und noch mehr in der Zukunft das Rückgrat des öffentlichen Personen-Nahverkehrs der Region. Ihre Bedeutung wird zweifellos noch zunehmen.

Ein Jahr nach Inbetriebnahme sind nun erste Erfahrungen gesammelt worden, über die wir die Leserinnen und Leser orientieren wollen. Gleichzeitig stellen wir Ihnen den Betrieb, die Fahrzeuge und die bahntechnischen Anlagen der S-Bahn Zürich vor. Die Zusammenhänge des Systems S-Bahn sind komplex, aber vor allem auch faszinierend. Alle Beteiligten sind stolz darauf, dass Sie an diesem Jahrhundertwerk haben mitarbeiten dürfen.

Dr. Gregor Beuret
Direktor des Kreises III

