

Zeitschrift: Heimatbuch Meilen

Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen

Band: 29 (1989)

Artikel: Die Sanierung des Bahnhofs : zehn Jahre für ein gelungenes Bauwerk

Autor: Zaugg, Peter H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-954083>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.02.2026

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

Die Sanierung des Bahnhofs

Zehn Jahre für ein gelungenes Bauwerk

Am 24. September 1988 feierte die Bevölkerung Meilens unter strahlendem Föhnhimmel die *Einweihung* der neu gestalteten Bahnhofsanlage. Das fröhliche Bahnhoffest begann, als morgens um halb elf Uhr der bekränzte Rangiertraktor mit den Ehrengästen in zwei offenen Güterwagen von Herrliberg–Feldmeilen am neuen Zwischenperron einfuhr, Gemeindepräsident *Hans Hauser* die Ankömmlinge empfing und der Musikverein Frohsinn ein paar flotte Märsche zum Auftakt spielte. Dienstbare Geister des Sportfischervereins wirteten im Güterschuppen, die Eisenbahnfreunde Zürichsee rechtes Ufer servierten in zwei Speisewagen und zeigten ihren Pflegling, den liebevoll auf Hochglanz polierten SBB-Elektrolokomotivveteranen des Typs Ae 3/6 I Nr. 10664. In der Unterführung Kühgasse schmückten Zeichnungen, Aquarelle und Collagen von Schulkindern der Abteilungen Dorf, Obermeilen und Allmend vorübergehend den vielen Beton. Kinder liessen sich auf fünf Zoll breiten Schienen mit einem schnaubenden und fauchenden Dampflokomotivchen rund um das Aufnahmegebäude fahren, die Grossen interessierte das neue Stellwerk und die renovierten Lokalitäten des Bahnhofs.

Lange Leidensgeschichte

Mit dem fröhlichen Bahnhoffest fand eine rund zehnjährige Leidensgeschichte ihren glücklichen Abschluss. Regierungsrat *Hans Künzi*, Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zürich, sprach von einem «Sündenfall Meilen», der zum «Freudenfall» wurde. Anlass dazu gab die Drittelung der Aufwendungen zwischen Bundesbahnen, Kanton und Gemeinde. Schon beim ersten Spatenstich am 4. Juli 1985 betonte der damalige Oberingenieur und Chef der Bauabteilung des SBB Kreises III, *Max Glättli*, es sei das erste Mal in der Schweiz, dass eine Gemeinde Beiträge leiste, die über die sonst übliche Finanzierung der Komfortbauten deutlich hinausgingen.*

Eine aus dem letzten Jahrhundert stammende Stellwerkanlage, passte schlecht in das Bild einer modernen S-Bahn Linie. Nicht ungefährliche Situationen der täglichen Betriebsabwicklung waren vorgezeichnet. Dieser Zusammenhang hatte sich nicht ganz unerwartet bestätigt, als am Morgen des 13. Dezember 1977, kurz vor acht Uhr, der seeaufwärts fahrende Regionalzug 1019 vor der Einfahrweiche Seite Herrliberg mit einem aus der Gegenrichtung kommenden Bahndienstzug, einem Schienentraktor mit beladenen Kippwagen, heftig zusammenprallte. Die drei Einheiten lange Miragekomposition, deren Führerstand beim Zusammenstoß völlig zusammengedrückt

* In diesem Zusammenhang mag interessieren, dass die SBB den Gemeinden des rechten Seeufers bereits 1923 eine Fahrplanverdichtung gegen eine hälfte Beteiligung an den *Betriebskosten* anboten, was die Gemeinden mangels Bedürfnis jedoch ablehnten. (Prot. GmdR vom 23.8.23. Red.)

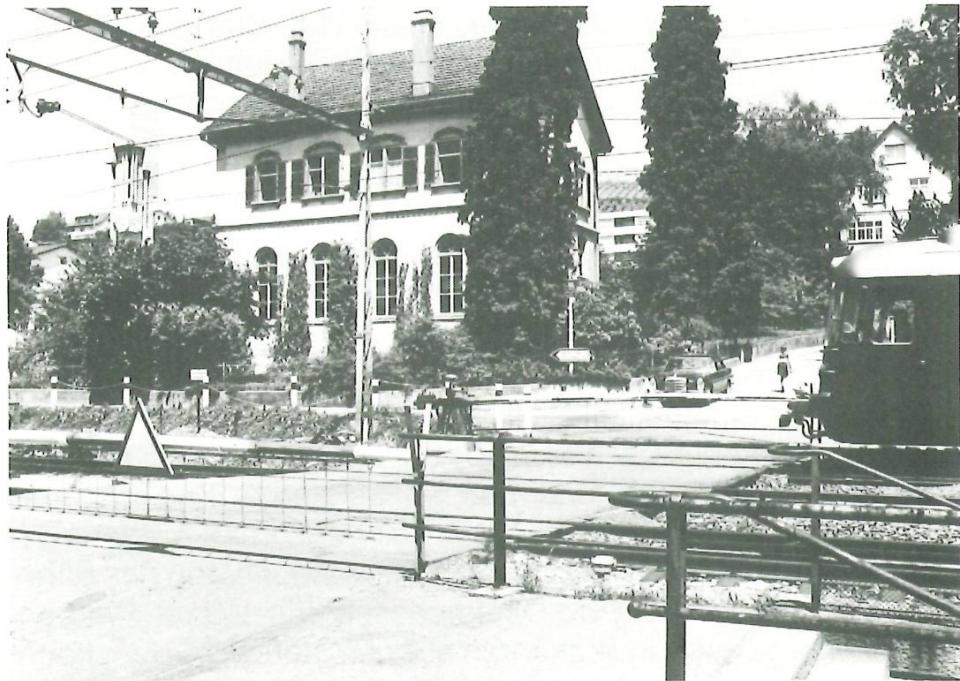
wurde – der Lokomotivführer konnte sich glücklicherweise rechtzeitig in das innere Triebwagenabteil retten – entgleiste, geriet in Schräglage und zerstörte die Gleise, das Trassee und die Fahrleitung. Dabei entstand erheblicher Sachschaden; ein Bahnarbeiter wurde verletzt. In ihrem Kommentar dazu stellte die «Neue Zürcher Zeitung» fest, die rechtsufrige Zürichseelinie sei seit der Aufnahme des S-Bahn-Betriebs 1968 die *unfallreichste Strecke der SBB* und der bloss punktuelle Ausbau der «Rechtsufrigen» spiele dabei eine nicht zu übersehende Rolle. Das unzulängliche Stellwerk habe sich auch beim schweren Zugzusammenstoss vom 18. Januar 1971 bei Feldmeilen verhängnisvoll ausgewirkt. Allein schon die bisherigen Sachschäden rechtfertigten die Forderung, die Linie sicherungstechnisch auf einen einheitlichen Stand zu bringen.

Unmutsäusserungen der Bevölkerung in Leserbriefen, Regional- und Lokalpresse sowie politische Vorstösse drängten zu raschem Handeln. Unter diesem Eindruck hatte der *Gemeinderat* die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen am 29. Dezember 1977 eingeladen, «den Bahnhof Meilen in einer ersten Phase so rasch als möglich mit einem Stellwerk zu versehen, das den Erfordernissen eines modernen S-Bahn-Betriebs in technischer Hinsicht entspricht und die Abwicklung eines gefahrlosen Verkehrs gewährleistet». In ihrer Antwort vom 20. März 1978 begründete die *SBB-Generaldirektion* ihre Zurückhaltung mit finanzpolitischen Erwägungen und schrieb unter anderem, der Weiterbestand der Stellwerkanlage könne durchaus verantwortet werden, weder Fahrplan noch Verkehrsaufkommen bedingten einen raschen Ausbau der Bahnhofsanlagen in Meilen. Dabei blieb unbeachtet, dass je halbstündlich Regionalzüge in beiden Richtungen verkehrten, da zwischen Zusatz-, Güter- und Schnellgutzüge abzufertigen sind und die häufigen Rangiermanöver Bahnhof- und Industriegleise oft längere Zeit besetzen. Doch der Ball kam ins Rollen. Kontakte wurden hergestellt, und die SBB verlangten von Gemeinde und Kanton, alle mit dem Bau einer neuen Stellwerkanlage zusammenhängenden Probleme zu lösen, wie die Aufhebung des Niveauübergangs Pfannenstielerstrasse, Beseitigung des gemeindeeigenen Strassenmagazins an der Dorfstrasse und die Schliessung des Bahnweges, damit die Gleisanlagen erweitert und die Personenunterführungen Kirchgasse und Küchgasse angepasst werden konnten. Nach wegleitenden Gesprächen am 26. Juni und am 15. August 1978 mit der SBB-Kreisdirektion III und der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion wurde ein *Gesamtprojekt* ausgearbeitet mit Beteiligung von Bund, Kanton und Gemeinde.

Kurze Zeit nach einem vielversprechenden Tag der offenen Tür im Bahnhof Meilen wurde der verlangte Bruttokredit von 11 Millionen Franken für den Bahnhofausbau nach einem heftigen Abstimmungskampf am 5. April 1981 jedoch *deutlich abgelehnt*. Kritisiert wurden vor allem die hohe Kostenbeteiligung der Gemeinde, der grosse Umfang des Gesamtpakets und Un-

Der Ball kommt
ins Rollen

Der ehemalige Niveauübergang Pfannenstiel- strasse



sicherheiten über das Verkehrskonzept. Umstritten waren ferner die Kostenschätzungen für einzelne Objekte, deren Aufwendungen sich nicht zum voraus genau bestimmen liessen.

Erfolgreicher zweiter Anlauf

Der zweite Anlauf führte zum gewünschten Erfolg. Die Gemeindeversammlung sagte am 18. Oktober 1982 ja zu einem Projektierungskredit von 117 000 Franken, nachdem aus dem Schosse der fröhern Gegnerschaft im Herbst 1981 die «Freie Planungsgruppe Meilen» gebildet und vom Gemeinderat eine neue «Arbeitsgruppe Bahnhofausbau» bestimmt worden war mit dem Auftrag, das Geschäft weiterzuverfolgen. In zahlreichen Aussprachen mit den Schweizerischen Bundesbahnen und der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wurden die finanziellen Bedingungen ausgehandelt und die gestalterischen Elemente miteinbezogen.

Der für den Bahnhofausbau Meilen damals vorgesehene Kostenverteiler (1/3 SBB, 2/3 öffentliche Hand) entsprach einem im Rahmen der «Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr» seit langem angewendeten Verteilschlüssel für Anlagen, welche der Leistungssteigerung im Regionalverkehr dienen. Der gleiche Schlüssel galt auch für den Ausbau der Bahn anlagen zwischen Wallisellen und Uster, wo ein Drittel des Gesamtaufwandes für die dem Personenverkehr dienenden Anlagen durch die SBB und zwei Dritteln durch die öffentliche Hand getragen wurden. Lediglich die *Aufteilung des Beitrages zwischen Gemeinden und Kanton* war unterschiedlich, weil der Kanton aufgrund der Volksabstimmung vom 18. Februar 1979 die Gemeinden des obern Glattals weitergehend von eigenen Beiträgen entlastete.

Am 23. September 1984 hiessen die Meilemer Stimmbürger den beantragten Bruttokredit von 10,9 Millionen Franken für die Bahnhofsanierung gut. Der Kanton übernahm die Hälfte der veranschlagten Kosten von 6,14 Millionen Franken für den Ausbau der Gleisanlagen, des Stellwerks und des Zwischenper-

rons. Zugesichert wurde ferner, diese *Vorleistungen* der Gemeinde beim Ausbau angrenzender Streckenabschnitte angemessen zu *berücksichtigen*. Von den Gesamtkosten von rund 15,7 Millionen Franken für die Erweiterung der *Anlage des Personenverkehrs* entfielen 43 Prozent auf die Gemeinde. Die Erweiterung der *Gütergleisanlage* ging vollumfänglich zu Lasten von SBB und Produktion AG. Von der Gemeinde allein wurden die gemeindeseitigen Objektteile finanziert. Einen weiteren Beitrag gewährte das kantonale Tiefbauamt für die *Radwegunterführung Pfannenstielstrasse*.

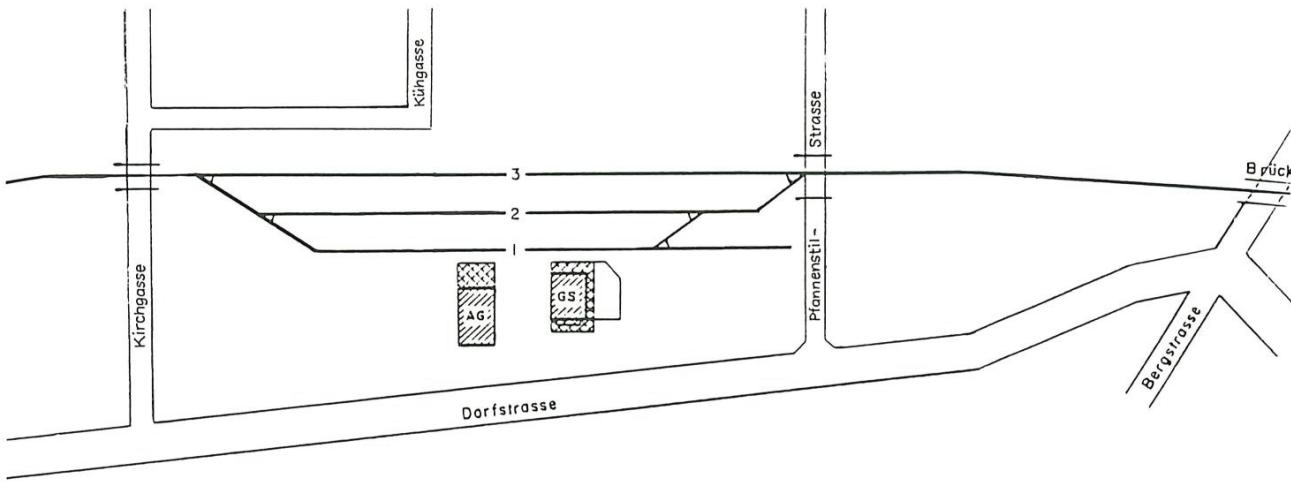
Drei krachende Böllerschüsse aus der Hagelkanone, Darbietungen eines Bläserduos und das alt bekannte Ting-Tang des Glockensignals verkündeten am 4. Juli 1985 beim Aufgang der Personenunterführung Kühgasse den Umbaubeginn des Bahnhofs. Organisiert von SBB-Direktionssekretär *Walter Finkbohner* als ehemaligem Praktikanten auf der Station Meilen, konnte der damalige Direktor des SBB Kreises III, *Hans-Rudolf Wachter*, Gäste aus Kreisen der Behörden, der Gemeinde, der Unternehmer sowie die Vertreterin der Produktion AG neben einer Reihe von SBB-Mitarbeitern zum ersten Spatenstich willkommen heissen. Er erinnerte an die seinerzeit von seinem anwesenden Vorgänger, alt Kreisdirektor *Dr. Max Strauss* (Meilen) eingeleiteten Verhandlungen sowie an die erfolgreichen Bemühungen um den Ausbau des Zürcher Regionalverkehrs durch den damaligen Kantonsrat und heutigen Nationalrat *Dr. Kurt Müller* (Feldmeilen). Die mit dem Spaten geförderten Pflastersteine trugen eine Medaille mit dem Meilemer Wappen, dem SBB-Signet und der Inschrift: «Sanierung Bahnhof Meilen Spatenstich 4. 7. 1985».

Gemeinderat *Peter Herzog* wurde neuer Leiter der Baukommision, Ingenieur *Hans Ulmer* zeichnete als SBB-Projektleiter verantwortlich, und *Willi Maag* vom Ingenieurbüro Seiler-Niederhauser-Zuberbühler übernahm die Baukoordination und Kostenkontrolle.

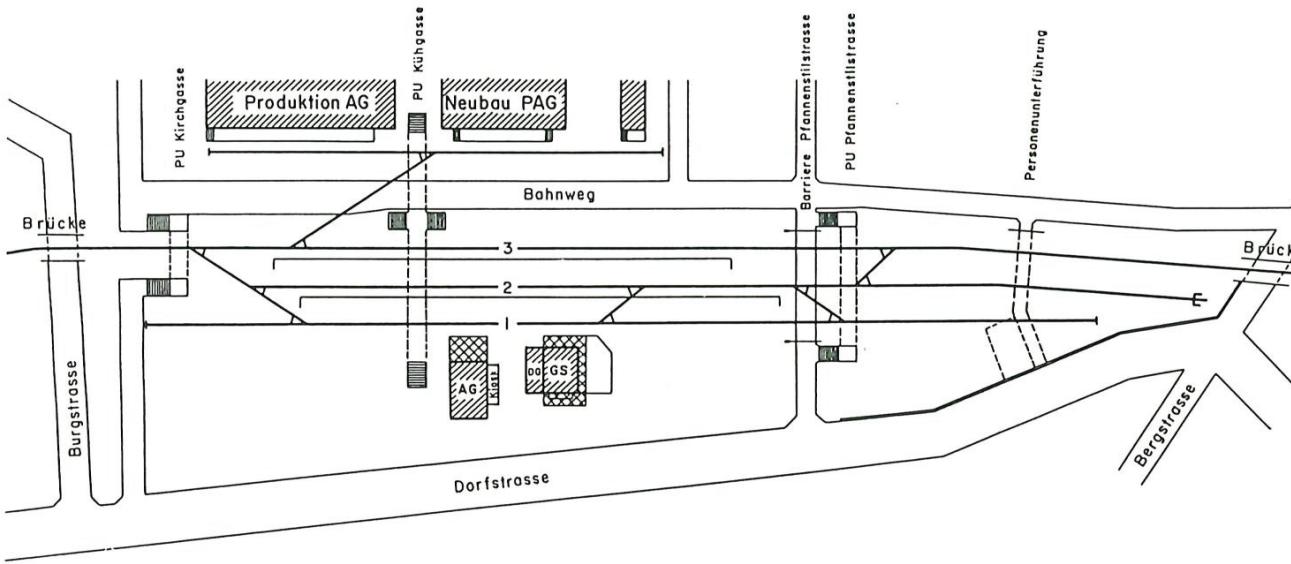
Beim Ausbau der rechtsufrigen SBB-Linie zwischen 1962 und 1968 hatten sich die Anpassungen in Meilen auf die Stellwerk-anlage beschränkt. Lichtsignale lösten damals die mechanischen Klappscheibeneinfahr- und Hauptsignale (Semaphore waren nicht vorhanden) ab. Am 2. Juni 1987, zwei Tage nach dem Fahrplanwechsel, wurde das alte Stellwerk des Typs Bruchsal G von 1894 durch ein modernes *Gleisbildstellwerk* mit Zwergsignalen in Spurplantechnik der Bauart Integra Domino 67 ersetzt. Kurz nach fünf Uhr konnten Gemeindepräsident Hans Hauser und Tiefbauvorstand Peter Herzog im neuen Stellwerk unter kundiger Anleitung durch Tastendruck den ersten drei Frühzügen die Fahrt Richtung Zürich freigeben. Haupt- und Vorsignale sichern seither die Zugfahrstrassen, Zwergsignale die Rangierfahrten im Bahnhofbereich. Gleichzeitig wurden die schienenfreien Zugänge zur bergseitigen Hälfte des Zwischenperrons in Betrieb genommen.

Der erste
Spatenstich

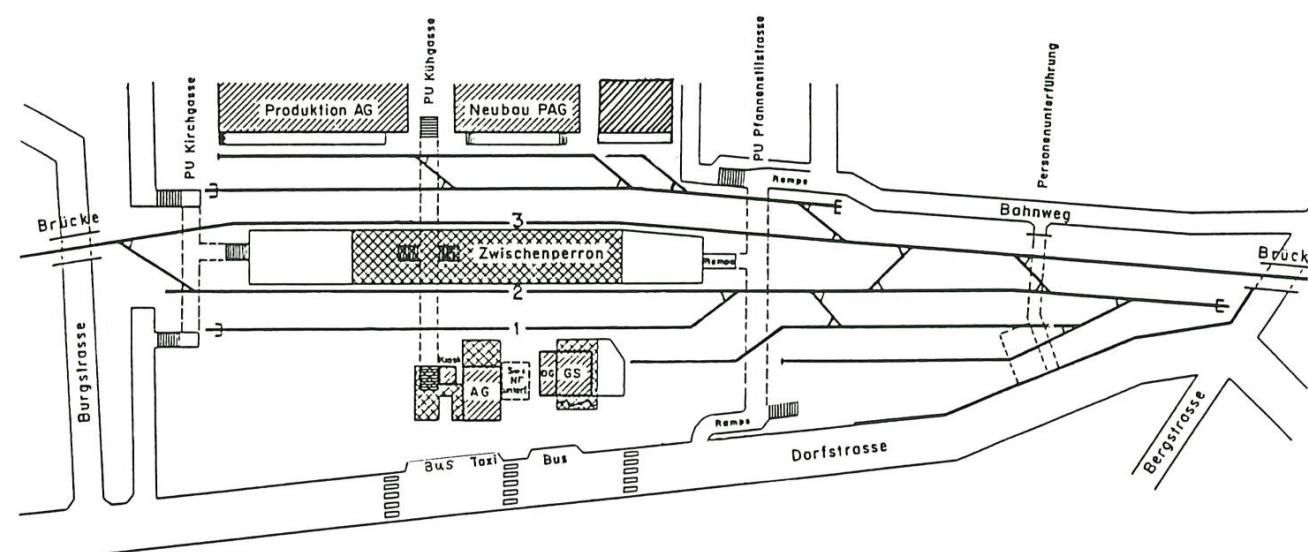
Das neue
Stellwerk



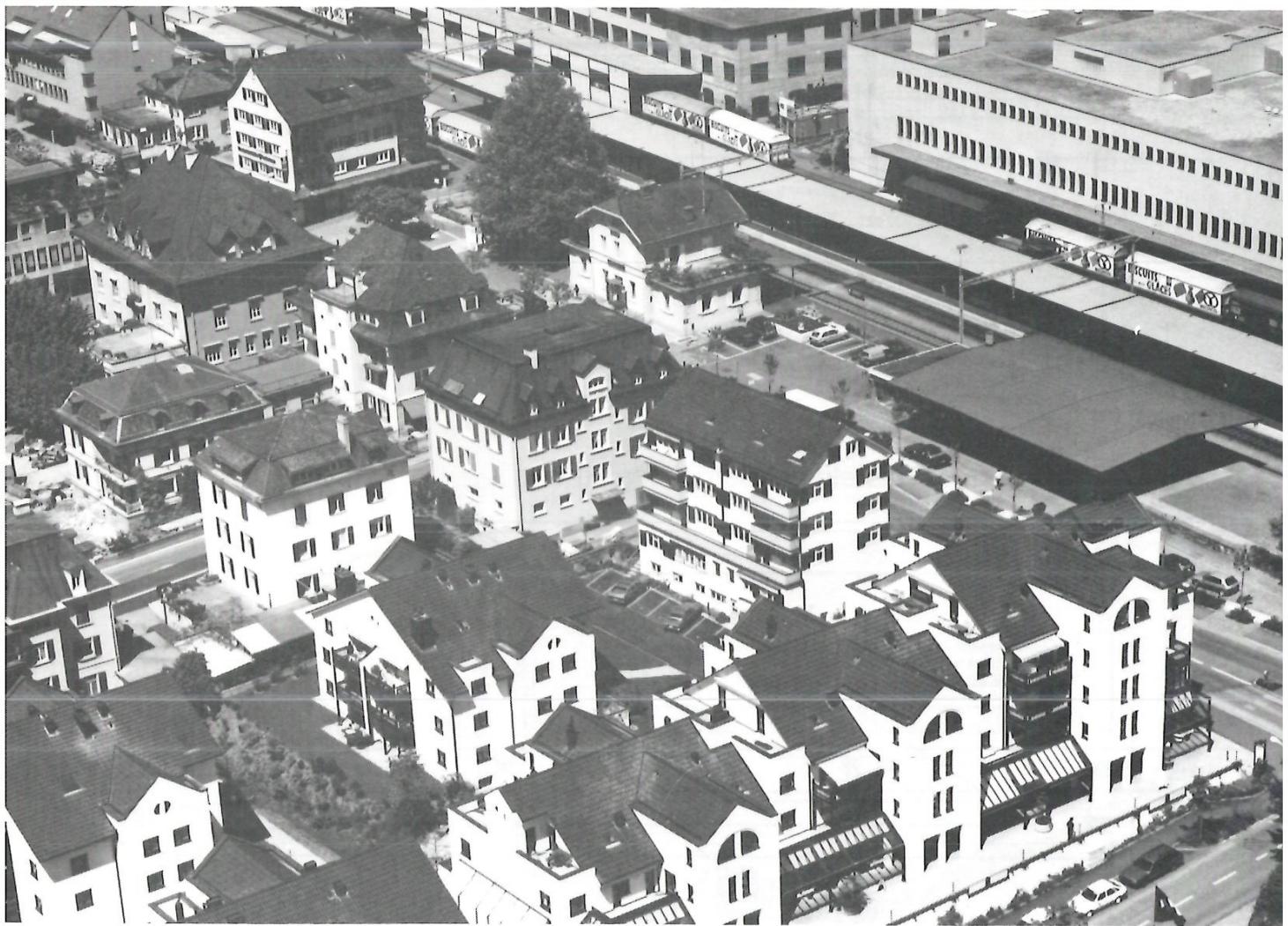
Gleisfeld bei Betriebseröffnung ...



... vor und nach dem jüngsten Umbau = heute.



Schematischer Überblick über die Veränderung der Geleiseanlagen in Meilen von 1894, 1984 und 1988.



Meilen im Wandel: vorn Zentrum «Rosengarten», hinten Bahnhof mit überdachtem Mittelperron.

Verschwunden sind Weichenhebel und Signalkurbeln. Am Stelltisch im Fahrdienstraum des Aufnahmegebäudes bedienen Beamte Start- und Zieltasten für die Rangier- und Zugfahrstrassen. Die Weichen werden automatisch umgelegt und die Signale wechseln auf Fahrt. Die Lage der Weichen und die Stellung der Signale erscheinen auf dem Gleisbild. Rote Lämpchen zeigen besetzte Gleise an. Die Zugfahrstrassen decken zehn Haupt- und Vorsignale; 21 Zwergsignale sichern die Rangierfahrten und erteilen dem Rangierlokomotivführer den Fahrbefehl. Der *Streckenblock* verhindert die gleichzeitige Abfahrt von zwei Zügen in entgegengesetzter Richtung ab Meilen und den Nachbarstationen Herrliberg oder Uetikon. Überwacht werden auch die *automatischen Barrieren* in Obermeilen. Acht örtliche Abfahrtssignale dienen dem Zugpersonal zur Abfertigung. Die umfangreichen *Relaisapparaturen* und technischen Einrichtungen befinden sich in unterirdischen Räumen neben dem Aufnahmegebäude. Ein rotierender Umformer, vom Orts- und Bahnnetz gespeist, sorgt für eine unterbruchlose Stromzufuhr der Stellwerkanlage. Die Aufwendungen für das neue Stell-

Entflechtung von Personen- und Güterverkehr

werk einschliesslich der Kabel- und Sicherungsanlagen betragen rund 2,5 Millionen Franken. Laut *Heini Gründler*, Chef Tiefbau des SBB-Kreises III, war damit eine wichtige Bauphase abgeschlossen.

Voraussetzung für den grundlegenden Umbau der dreigleisigen Bahnhofsanlage zur Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs war die *Auflassung des Bahnweges* (übrigens bereits 1930 erwogen. Red.). Das Gleis 3 wurde bergwärts verschoben, das bestehende durch ein neues Mehrzweckgleis ergänzt und der westliche Weichenkopf angepasst. Zwischen den Gleisen 2 und 3 wurde ein neuer rund 320 Meter langer *Zwischenperron* mit Überdachung und Wartehalle eingefügt. (Dieseersetzt den im Aufnahmegebäude aufgehobenen Wartsaal). Die auf 55 Zentimeter über Schienenoberkante erhöhten Perronkanten erleichtern das Ein- und Aussteigen. Die Züge sind von den Unterführungen Kirchgasse, Kühgasse und Pfannenstiistrasse schienefrei zugänglich. Neben Treppenaufgängen vom Bahnhofplatz sowie von der Fussgänger- und Radwegunterführung Pfannenstiistrasse leiten *rollstuhlgängige stufenlose Rampen* zum Zwischenperron, der die gleichzeitige Einfahrt von zwei Zügen erlaubt.

Nach der Schliessung des Niveauübergangs Pfannenstiistrasse Mitte Juli 1986 konnten der ostseitige Weichenkopf erweitert sowie das neue Freiverladegleis mit der Brückenwaage gebaut und in Betrieb genommen werden.

Als nächstes wurde das Gleis 2 rund 25 Zentimeter seeseits verschoben und die südliche Hälfte des Mittelperrons fertig erstellt. Kaum vermeidbare Erschwernisse belasteten den Bahnbetrieb zusätzlich und mahnten Reisende zur Vorsicht. Im August folgte die Erneuerung des Gleises 1, und man begann mit dem Umbau und der Aussenrenovierung des *Aufnahmegebäudes*. Billett- und Gepäckschalter kamen vorübergehend in ein Provisorium beim Güterschuppen. Der vergrösserte *Bahnhofkiosk* erhielt seinen neuen Standort beim Aufgang Kühgasse.

Neue Schalter- und Büroräume

Ende Februar 1988 wurden die modernisierten und erweiterten *Publikumsanlagen* im renovierten Aufnahmegebäude neu eröffnet und von Bahnhofvorstand *Heinrich Dürst* auf einem Rundgang erläutert. Den geräumigen und rollstuhlgängig ausgelegten Schalterraum mit glattem Granit schliesst eine automatisch betriebene Glastüre. Die Steinplatte als Ablage und Schreibpult ergänzen sinnvoll Sitzgruppe, Fotokopiergerät sowie Prospektständer. Zwei Arbeitsplätze hinter Glas, übersichtlich und leicht erhöht angeordnet, ermöglichen sitzende Bedienung für den Billettverkauf sowie den Geldwechsel und die Gepäckaufgabe. Eine Gegensprechanlage übermittelt die Kundenwünsche. Handbreite quadratische Milchglasscheiben umrahmen als helle Lichtquellen die mehrmals unterteilte Schalterfront. Steinstufen führen rechts zum Gepäckraum, links zum Bahnhofvorstand-Büro und Besprechungszimmer. Daran anschliessend folgen Garderobe und WC sowie ein Aufent-

haltsraum für das Personal. Von den Büroräumen mit vier Arbeitsplätzen «hinter der Front» führt ein direkter Zugang zum Stellwerk. Schalterraum und Inneneinrichtungen im Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes wurden nach den Plänen von Architekt *Ulrich Baumgartner* (Winterthur) umgebaut. Die Bauleitung lag in den Händen von Architekt Markus Wäspe (Männedorf). Die herkömmlichen Tafeln der Ortsbezeichnung sind neu durch solche mit dem SBB-Signet ersetzt worden.

Besonders aufmerksam hat man unter Bezug eines Fachmanns die Umgebung gestaltet. Absperrpfosten trennen am Rande des gepflasterten Bahnhofplatzes Fussgänger- und Motorfahrzeugbereich. Taxistand- und Kurzparkiererplätze sowie Ortbushaltestellen wurden eingerichtet und junge Bäume gepflanzt. Ruhebänke im Hof der Rampe zur Kühgasse und rund um die prächtig erhaltene Linde laden zum Sitzen und Schauen ein.

Die Meilemer Bahnhofanlagen sind nun S-Bahn-gerecht ausgestattet, und bereits ist die Planung für die zweite Teilergänzung der S-Bahn im Gang. Häufigere Fahrgelegenheiten auf unserer Bahnlinie rücken in Sichtweite!

Neugestalteter
Bahnhofplatz

Station Meilen / Bahnhof Meilen

Die SBB unterscheiden zwischen Bahnhofinspektionen (z.B. Zürich HB, Rapperswil, Winterthur), Bahnhöfen und Stationen. Die Klassierung richtet sich nach der Besoldungsklasse des jeweils amtierenden Chefs, der Zahl der Mitarbeiter, Züge, gelösten Billette, Gütersendungen sowie Streckenabzweigungen. Seit der neuen Ämterklassifikation ist Meilen (Stand 1. 1. 1989) der Klasse 18 (alt 8) zugehörig und steht damit unter den rund 800 Bahnhöfen an 87. Stelle.

Stations- bzw. (ab 1972) Bahnhofvorstände in Meilen seit 1928

1928–1941	Emil Hertli
1941–1953	Ernst Keller
1954–1961	Ferdinand Knecht
1961–1963	Lorenz Joos
1964–1971	Johann Gründler
1971–1989	Heinrich Dürst
1989–	Walter Bommer