

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 104 (1986)
Heft: 17

Artikel: Halbzeit bei der Zürcher S-Bahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76143>

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: 22.02.2026

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

419

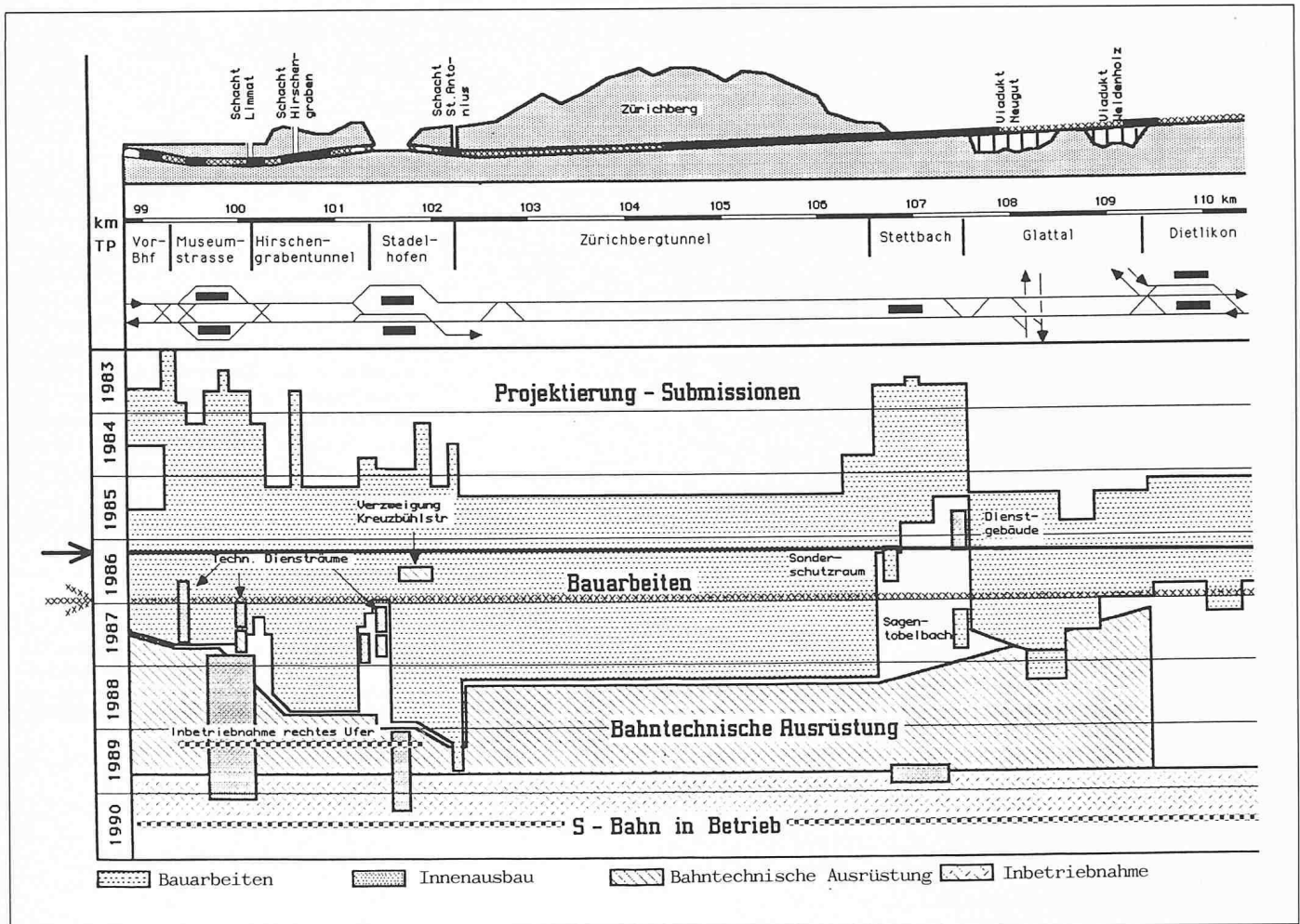


Bild 1. Neubaustrecke der Zürcher S-Bahn. Stand der Rohbauarbeiten — Ende Februar 1986, ×××× Ende 1986

gung der angrenzenden Häuser voll im Gang. Aufgrund eines Wettbewerbs werden zuerst von den Kellergeschossen aus enge Schächte bis auf den Fels abgeteuft und stufenweise mit Betonwänden ausgekleidet. Aneinandergereiht, innen armiert und ausbetoniert, bilden diese Rechtecksäulen die Seitenwände des rechteckigen Tunnelquerschnittes. Dicht neben den Hausfundamenten werden kleinkalibrige Stahlrohrpfähle eingetrieben. Die Hausfundamente erhalten einen Betonflansch, der diese Pfähle umfasst. Im Lauf des Sommers 1986 werden die Hausfundamente mittels hydraulischer Pressen leicht angehoben und vollständig auf die Pfähle abgestellt. Anschliessend kann unter den Hausfundamenten die Betondecke des künftigen Tunnels erstellt werden, auf welcher die Hausfundamente nachher abgestellt werden.

Unterfahrung der Rämistrasse

Von der beim Bahnhof Stadelhofen 1985 erstellten Baugrube (Bild 2) her erfolgt die Unterfahrung des dazwischenliegenden Grundstückes und der Rämistrasse – nur zwei Meter unter der Fahrbahn – im Gefrierverfahren, das hier erstmals für ein Tunnelstück von über 20 m Breite Anwendung findet (Bilder 2 und 3). Die aus statischen Gründen notwendige Hohlkonstruktion der Baugrubenüberdeckung wird später die Stellwerkanlagen des Bahnhofs Stadelhofen aufnehmen.

Stützmauer

Die grosse Stützmauer im Bahnhof Stadelhofen ist praktisch fertiggestellt. Sie wird auf der ganzen Länge mit Lockergesteinsankern dauernd in den Berg zurückgebunden. Nach dem aus Projektierungsaufträgen (vgl. H. 5/84, S. 74) hervorgegangenen Gestaltungsprojekt (A. Amsler, Dr. S. Calatrava, W. Rüeger) sollen mit einer Gleisüberdeckung nicht nur die bisherigen Gärten und Parks wiederhergestellt werden können, sondern auch zusätzliche Grünflächen erstellt werden. Ausstehend ist allerdings noch der Beschluss des Gemeinderates über den finanziellen Beitrag der Stadt Zürich.

Riesbachtunnel

In den bisher einspurigen Riesbachtunnel wird der neue Zürichbergtunnel unter der Kreuzbühlstrasse einmünden, die Verzweigung wird doppelstockig angelegt. Das entsprechende Bauwerk ist 1984/85 hutartig um den noch in Betrieb stehenden Riesbachtunnel herum erstellt worden. Eingehende Studien ergaben als günstigste Lösung, dass der Aushub im Verzweigungsbauwerk, einschliesslich des Abbruchs des Riesbachtunnels auf einer Länge von 130 m, während einer Betriebseinstellung über die Sommerferienzeit in intensiver Tag- und Nachtarbeit ausgeführt wird. Während dieser Zeit wird ein Bus- und Tram-Ersatzbetrieb eingerichtet, womit die Störung der Bahnkunden und der Anwohner auf eine möglichst kurze Zeit beschränkt bleibt.

Zugsbetrieb

Fahrzeugbeschaffung

Für die Ergänzung des Fahrzeugparks mit neuen Doppelstock-Pendelzügen (vgl. Heft 3/86, S. 22) hat die SBB-Generaldirektion noch Ende 1985 der schweizerischen Fahrzeugindustrie einen Konstruktionsauftrag für die Doppelstockwagen erteilt. Der Verwaltungsrat der SBB hat am 7. April den Kredit von 275 Mio. Fr. für die Beschaffung von 24 Triebköpfen (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM/Brown Boveri & Cie AG) und 90 Doppelstockwagen (Konsortium Schindler AG, Fahr- und Flugzeugwerke Altenrhein, Schweizerische Industriegesellschaft SIG) freigegeben. 1990 sollen 24 Zugseinheiten bereitstehen; die weiteren Beschaffungen richten sich nach der Bedarfsentwicklung.

Fahrzeugbehandlungsanlagen

Die Fahrzeuge der S-Bahn müssen nicht nur innen und aussen gereinigt, sondern auch unterhalten werden. Die SBB planen zu diesem Zweck eine neue Unterhaltsanlage in Oberwinterthur und Anpassungen in den bestehenden Depots (F und G) in Zürich.

Energieanlagen

Im Hinblick auf die ab 1990 eingesetzte

Fahrzeugflotte sind die Energieeinspeisungspunkte im künftigen S-Bahn-Netz festzulegen. Fest steht, dass zwei neue Unterwerke für die Deckung des Energiebedarfs nötig sind. Im Bau befinden sich das Unterwerk Wetzikon und das Unterwerk Killwangen. Ferner müssen noch verschiedene kleinere Anpassungen am Energieversorgungssystem vorgenommen werden.

Betriebsleitsystem

Ein neues Betriebsleitsystem für den SBB-Kreis III befindet sich in der Detailprojektierung. Die automatische Standorterfassung der Züge soll den Ist/Soll-Zeitvergleich für die Betriebsführung effizienter machen. Zusammen mit dem Zugfunk wird auch die Fahrgastinformation in den Zügen verbessert.

Übriges Netz

Perronhöhe

Die für das ganze Gebiet der SBB vorgesehene Perronhöhe von 55 cm über der Schienenoberkante (vgl. Heft 36/85, S. 857) ist im Museumsbahnhof und im neuen Bahnhof Stettbach sowie in den Umbauten in den Bahnhöfen Winterthur und Dietlikon im Bau. Für jene Stationen des S-Bahn-Gebietes, deren Perronhöhen unter 42 cm liegen, ist ein Prioritätenprogramm für die Ausbaudringlichkeit in Arbeit.

Profilerweiterungen

Die gegenüber den bisherigen Fahrzeugen etwas grösseren Abmessungen der Doppelstockwagen erfordern Anpassungen an einzelnen Anlagen. So werden die Gleise im Riesbach- und im Wipkingen-Tunnel abgeknippt, für deren Gesamtansanierung 1985-87 bzw. 1986-89 ein Kredit von 40 Mio. Fr. bewilligt ist.

Doppelspurinsel Jona-Rapperswil

Diese zwar ausserhalb des eigentlichen S-Bahn-Netzes liegende Strecke sollte auf Doppelspur ausgebaut werden, damit der Fahrplan des S-Bahn-Betriebes gewährleistet werden kann. Aufgrund des Detailprojektes sind Finanzierungsverhandlungen mit dem Kt. St. Gallen im Gang.

Zweite Doppelspur Zürich HB-Altstetten

Für eine Entflechtung des S-Bahn-Verkehrs und des Fernverkehrs auf dieser stark belasteten Strecke ist das Projekt erstellt. Dabei werden die Behörden der Stadt Zürich prüfen, ob sie eine zweite Haltestelle Hardbrücke finanzieren wollen, mit welcher alle S-Bahn-Durchmesserlinien, die Stadelhofen bedienen, auch den Quartieren Industrie und Aussersihl zugute kommen.

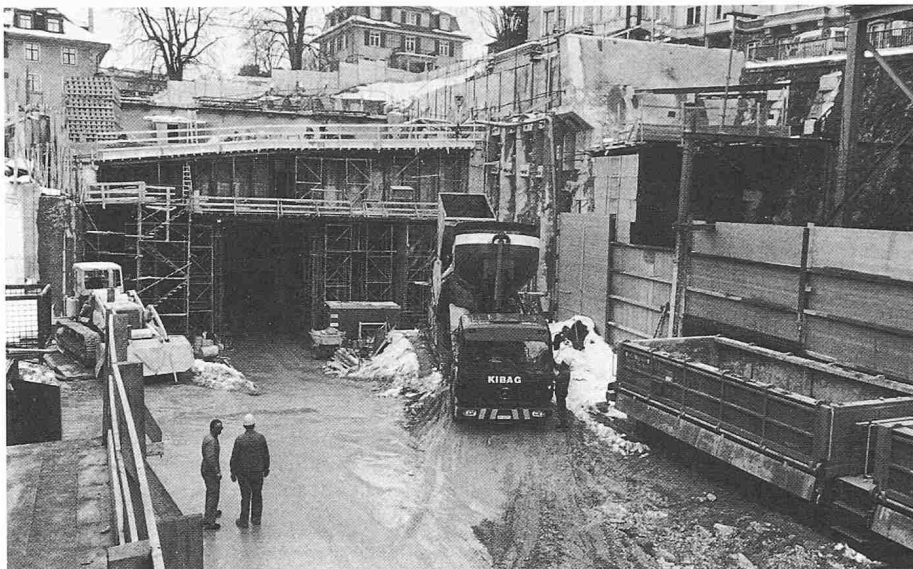


Bild 2. Tunnel Rämistrasse. Baugrube am Tunneleingang

Bild 3. Tunnel Rämistrasse. Ausbruch unter dem Gefrierkörper



Modernisierung des Zentralstellwerks Zürich

Das 1966 erstellte Zentralstellwerk bewältigte zuerst täglich 790 Züge, 1990 werden es rund 1700 Züge sein; der Kredit für den Ausbau ist bewilligt. Das Bedienungspersonal soll sich dank Computerunterstützung, ähnlich wie sie heute im Bahnhof Oerlikon in Betrieb steht, vermehrt dispositiven Aufgaben widmen können.

Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofs

Im vorgesehenen Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofs (Heft 3/86, S. 36) wird unter dem «Shop-Ville» auch die Endstation der verlängerten Sihltal- und Uetlibergbahn integriert, deren Bau mit dem «Spatenstich» vom 4. März offiziell in Angriff genommen worden ist.

Bild 4. Bauweise im Tunnel Rämistrasse

