

# LOKI

Spezial



Werner Nef

## S-Bahn Zürich

Ein Jahrhundertwerk,  
das seinesgleichen sucht

<b>Vorgeschichte</b>	<b>6</b>
Früher war der Regionalverkehr nur ein bescheidener Nebenerwerb der Eisenbahn	
<b>Rechtsufrige Seelinie</b>	<b>16</b>
Die rechtsufrige Seelinie war immer etwas Spezielles im Netz der SBB	
<b>Zweite U- und S-Bahn-Abstimmung</b>	<b>28</b>
Eine U-Bahn war dem Zürcher Stimmvolk zu kostspielig und zu pompös	
<b>S-Bahn-Abstimmungskampf</b>	<b>34</b>
Sogar auf dem Bahnareal war ausnahmsweise politische Werbung erlaubt	
<b>Zwischen Abstimmung und Eröffnung</b>	<b>44</b>
Nach der S-Bahn-Abstimmung begann für die Umsetzung eine grosse Arbeit für alle	
<b>Neubaustrecke</b>	<b>48</b>
Trotz den hohen Investitionskosten war die Neubaustrecke kaum umstritten	
<b>ZVV als notwendige Einrichtung</b>	<b>64</b>
Der Erfolg der S-Bahn hing wesentlich von einem grosszügigen Tarifverbund ab	
<b>S-Bahn-Betrieb</b>	<b>72</b>
Die S-Bahn muss sich ständig anpassen und die Kundenwünsche respektieren	
<b>Privat-Bahnen</b>	<b>82</b>
Zum erfolgreichen ZVV gehören auch alle Privat- und Bergbahnen im Kanton	
<b>Durchmesserlinie</b>	<b>98</b>
Ein zweiter Durchgangsbahnhof in Zürich löst viele Verkehrsprobleme	
<b>Zukunft</b>	<b>120</b>
Eine erfolgreiche S-Bahn wird nie fertig, wenn sie ihre Aufgabe ernst nehmen will	

## **Titelbild**

Hoch modernes Rollmaterial, aber auch zeitgemässe Stationen, wie im Bild Stadelhofen, prägen das Erscheinungsbild einer leistungsfähigen S-Bahn. Darum wurde dieses Werk 2005 auch mit dem Wakkerpreis des Heimatschutzes ausgezeichnet.

## **Rubriken**

<b>3</b> Editorial	<b>130</b> Impressum
<b>24</b> Bahnhöfe I	<b>130</b> Quellenangaben
<b>42</b> Bahnhöfe II	
<b>62</b> Bahnhöfe III	
<b>128</b> Überblick	
<b>130</b> Vorschau	