

20 JAHRE BAHNVERLÄNGERUNG

PLANUNG UND BAU
ENTWICKLUNG SEIT 1990
ZUKUNFTSAUSSICHTEN



Vorwort

Die Inbetriebnahme der Bahnverlängerung von Zürich Selnau in den Zürcher Hauptbahnhof jährt sich im Jahr 2010 zum zwanzigsten Mal. Mit Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes konnte auch der Anschluss der SZU an den wichtigsten Bahnhof der Schweiz gefeiert werden.

Umgangssprachlich wird vom so genannten Sihltunnel gesprochen. Per Definition ist dies nicht ganz korrekt. Die Bahnverlängerung, die zum grössten Teil in offener Bauweise ausgeführt wurde, führt zum unterirdischen Kopfbahnhof. Im weitesten Sinn handelt es sich also um einen Stollen. Kennzeichnend für diesen ist, dass lediglich eines seiner Enden an der Erdoberfläche liegt.

Im Unterschied zu einem Stollen, wo unterirdisch vor Ort gearbeitet wird, dienen die Stationen Zürich Selnau und Zürich HB als wichtige Ein-, Aus- oder Umsteigepunkte für heute täglich rund 30 000 Fahrgäste. Die Nachfrage wird in den kommenden Jahren weiter steigen – auch bei der SZU. Längere Züge mit höheren Kapazitäten werden unabdingbar. Die Folge ist, dass die Anlagen in Zürich HB den neuen Erfordernissen nicht mehr genügen und angepasst werden müssen. Im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes werden die Perrons erhöht, der Fahrgastfluss muss optimiert werden. Denn gleich nebenan wird an der Zukunft, dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, gearbeitet.

Die Investitionen in die Bahnverlängerung haben sich gelohnt. Nicht nur für die SZU, bei der sich die Nachfrage seit Inbetriebnahme der Bahnverlängerung auf mehr als 12 Millionen Fahrgäste pro Jahr fast verdreifacht hat, sondern auch für die Erschliessungsgebiete. Firmenansiedlungen mit vielen Arbeitsplätzen ohne Anbindung an den öffentlichen Verkehr sind heute nicht mehr vorstellbar. Einkaufszentren wie das Sihlcity oder die geplante Überbauung in Manegg wären kaum realisierbar. Auch die Ausflugspunkte, sei dies der Uetliberg oder der Wildnispark Zürich, profitieren massgeblich von der Nähe zur Stadt. Und nicht zuletzt bedeutet ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr für die Gemeinden einen Standortvorteil. Eine Win-win-Situation für alle!

INHALTSVERZEICHNIS

- 1 Vorwort
- 2 Planung und Bau des Sihltunnels
- 6 Die Entwicklung
zwischen 1990 und 2010
- 8 Interview
- 10 Das bringt die Zukunft
- 12 Menschen im Tunnel

IMPRESSUM

Herausgeber:
Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Postfach
8045 Zürich

Konzept und Texte:
Alpha Media AG,
Reto Westermann, Üsé Meyer

Gestaltungskonzept:
Designalltag Rinderer GmbH

Layout:
Marja-Leena Johansson, SZU

Fotos:
Pino Ala,
Seiten 4 und 5 Archiv SZU

Druck:
Staffel Druck AG

Planung und Bau des Sihltunnels

Alle paar Minuten rauscht ein Zug der S4 oder der S10 durch den Sihltunnel zwischen dem Hauptbahnhof und der Tunnelrampe in Selnau. Vielen, die heute diese schnelle innerstädtische Verbindung nutzen, um zur Arbeit im Sihlcity-Komplex oder im Triemli-Spital zu fahren, ist kaum mehr bewusst, dass man als SZU-Benutzer vor zwanzig Jahren noch eine gute Viertelstunde zu Fuss brauchte, um vom damaligen Linienendpunkt in Selnau aus die Anschlusszüge im Hauptbahnhof zu erreichen. Die Spuren des alten Bahnhofs Selnau sind längst verschwunden, und eine Wohnüberbauung hat seinen Platz eingenommen.

SECHZIGJÄHRIGE VORGESCHICHTE

Erste Ideen für dieses heute so wichtige Stück Bahnstrecke zwischen Selnau und dem Hauptbahnhof gab es schon in den Dreissigerjahren des letzten Jahrhunderts. Denn die 1875 eröffnete Bahn auf den Uetliberg und die siebzehn Jahre später eingeweihte Linie ins Sihltal endeten schon damals in Selnau, das noch fast am Rande der Stadt lag. Dass die Bahnlinien nicht von Beginn weg bis zum Hauptbahnhof geführt wurden, hat verschiedene Gründe: Die Erbauer der Uetlibergbahn wollten ihre Strecke ursprünglich zum Bahnhof Enge und von dort parallel zu den Gleisen der Nordostbahn zum Hauptbahnhof führen. Doch die Nordostbahn stellte sich gegen dieses Vorhaben. Eine andere Streckenführung wäre zu teuer geworden und man verzichtete darauf, nicht zuletzt weil das erwartete Passagier- und Güteraufkommen vom Hauptbahnhof her eine solche Investition nicht gerechtfertigt hätte. Schliesslich entschied man sich für den Endbahnhof im Bereich Selnau. Die später erstellte Sihltalbahn übernahm dann diese Streckenführung.

Der Bau einer Weiterführung von Giesshübel zum Hauptbahnhof scheiterte in der Zeit nach 1930 immer wieder an der schwierigen Linienführung. Die Stadt war damals zwischen Selnau und dem Hauptbahnhof bereits dicht bebaut, und weite Flächen wurden durch die Kasernenanlagen der Armee belegt. Ein Tunnel unter den Häusern hindurch wäre nicht nur bautechnisch sehr anspruchsvoll gewesen, sondern hätte auch die Finanzkraft der Vororts- und Ausflugsbahn gesprengt. Aktuell wurde das Thema erst wieder, als die Zürcher Stimmbürger am 20. Mai 1975 den Bau einer U-Bahn endgültig ablehnten. Damit stand die Stadt vor einem Problem. Denn die zum gleichen Zeitpunkt laufende Bebauung der ehemaligen Lehmgruben der Zürcher Ziegeleien im Bereich Binz, Tiergarten und Gehrenholz mit Wohnraum und Arbeitsplätzen für 6000 Personen erforderte eine leistungsfähige Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr an die Innenstadt. Dazu bot sich die Uetlibergbahn an, die quer durch das Neubaugebiet fährt. Aber eben: ihr fehlte der Anschluss an den Hauptbahnhof.

ENDSTATION U-BAHN

Verschiedene Streckenführungen wurden geprüft. Doch als mögliche Varianten blieben damals nur ein Tunnel unter der Gessnerallee und der Löwenstrasse oder eine offene Linienführung im Bereich der Sihl. Letztere schied aus Gründen des

Landschaftsschutzes aus, Erstere hätte in weiten Bereichen private Grundstücke tangiert und eine aufwändige Unterfahrung zahlreicher Häuser nach sich gezogen. Ein Tunnel unter dem Fluss war damals ebenfalls noch nicht möglich, da der Platz für die geplante Schnellstrassenverbindung unter der Sihl reserviert war. Bewegung kam erst 1978 in die Sache, als beschlossen wurde, die Strasse unter der Sihl – die bis heute nicht gebaut worden ist – zu redimensionieren. So entstand unter dem Fluss Platz für einen zweispurigen Bahntunnel. Erste Projektskizzen sahen eine Endstation für die SZU im Bereich der Sihl vor, dort wo gegenüber der Sihlpost jahrzehntelang das Parkdeck über den Fluss gespannt war. Diese Lösung hätte aber einerseits einen grossen baulichen Aufwand bedeutet, da man die Parkgarage – die unterdessen nicht mehr existiert – damals nicht abreißen wollte, andererseits wären die Wege zu den Fernzügen der SBB immer noch relativ lang gewesen. In dieser Situation besann man sich auf die bereits unter dem Shopville von der Stadt erstellte, aber ungenutzte Halle des ehemals geplanten U-Bahnhofs. Diese war zusammen mit dem Shopville als Vorleistung erstellt worden, hatte aber mit der U-Bahn-Abstimmung von 1975 die ihr zuge dachte Funktion verloren. Abklärungen zeigten, dass der darin mögliche zweigleisige Bahnhof in Kombination mit einer dahinterliegenden Abstellanlage auch bei einem Zehnminutentakt auf beiden Linien der SZU genügen würde. Damit war auch die Frage des Endbahnhofs geklärt und eine Lösung mit kurzen Wegen zu den Anschlusszügen gefunden.

KRAFTAKT VON BUND, KANTON UND GEMEINDEN

Danach ging es Schlag auf Schlag: 1980 genehmigte der Verwaltungsrat der SZU das Projekt, nachdem sich gezeigt hatte, dass die Mehrkosten durch den Tunnelbetrieb bereits bei einer Passagierzunahme um 30 Prozent gedeckt wären. Prognosen des Institutes für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH gingen damals bereits von einer Zunahme der Passagierzahlen durch die neue Streckenführung von 50 Prozent aus. Der Bund war ebenfalls bereit, sich am Neubau des Tunnels zu beteiligen, und am 27. März 1983 stimmten die Stimmbürger des Kantons Zürich mit 67,5 Prozent Ja dem Kredit für die Bahnverlängerung zu. Kurz darauf folgten auch die Zusagen für die finanzielle Beteiligung durch die Anrainergemeinden der SZU-Strecken. Bereits im Jahr darauf wurden die Pläne beim Bundesamt für Verkehr eingereicht und dort auch genehmigt. Am 4. März 1986 schliesslich erfolgte der Spatenstich. Den beteiligten Planern und Bauunternehmen stellten sich zwei Hauptherausforderungen: Die Einmündung in die bestehende Bahnhofshalle unter dem Shopville und der Bau des Tunnels unter dem Flussbett der Sihl. Bei der Einmündung in den künftigen Endbahnhof war vor allem das «Habis-Royal-Gebäude» gleich gegenüber dem heutigen Gleis 3 eine Knacknuss. Dieses hätte aufwändig unterfahren und gesichert werden müssen. Schliesslich einigte man sich mit der Gebäudebesitzerin aber darauf, das Haus abzubrechen, das Tunnelstück zu bauen und das Haus danach wieder neu zu erstellen. Für den Tunnel unter dem Fluss wurde eine offene Bauweise

gewählt. Spundwände trennten während der Bauzeit die Baugrube vom Rest des Flusses ab. Dahinter konnte die Baugrube ausgehoben und der Tunnel erstellt werden. Dabei musste aber immer die Hochwassersituation im Auge behalten werden. Man entschied, im Notfall die Baustelle bewusst zu fluten, um nicht unnötig hohe Schutzwälle errichten zu müssen. Ein Szenario, das während der Bauzeit einmal eintraf, ohne grössere Schäden anzurichten. Nach der Fertigstellung des aus wasserdichtem Beton bestehenden Tunnels und der Station Selnau wurde das Flussbett renaturiert, und die Sihl konnte wieder auf voller Breite fließen.

Eine andere Lösung als ursprünglich angedacht wählte man auch für den Ausgang aus der Station Selnau gegen die Stadt hin. Ursprünglich war hier eine komplizierte Wegführung durch ein benachbartes Gebäude geplant gewesen. Hochwassersimulationen zeigten aber, dass ein Ausgang direkt aus dem Fluss auf die Brücke möglich wäre, was zur heutigen Lösung führte.

VOLKSFEST IM LEEREN TUNNEL

Bereits im Herbst 1988 war der Tunnel im Rohbau fertiggestellt, und die Bevölkerung bekam im Rahmen eines Volksfestes an zwei Tagen Gelegenheit zur Besichtigung. Danach erfolgte der Ausbau der Stationen sowie der Einbau der bahntechnischen Einrichtungen. Die Stationen erhielten eine moderne Gestaltung in Anlehnung an die gleichzeitig im Bau befindlichen S-Bahn-Stationen der SBB. Und auch bei den Gleisen und der Oberleitung orientierte man sich am S-Bahn-Bau. Die Gleise wurden ohne Schotter auf einer federnd gelagerten Platte verlegt, um möglichst keinen Lärm und keine Vibrationen auf die nahen Gebäude zu übertragen. Bei der Oberleitung setzte man auf wartungsarme Stromschienen analog zu den neuen S-Bahn-Tunnels der SBB. Im Gegensatz zu den SBB-Tunnels mussten im Sihltunnel aber Oberleitungen für zwei Stromsysteme verlegt werden: Für den Wechselstrombetrieb der Strecke ins Sihltal und für den Gleichstrombetrieb der Bahn auf den Uetliberg. Dabei wurde die Linienführung so angelegt, dass sich Züge der verschiedenen Stromsysteme kreuzen können, ohne dass es zu einer Überkreuzung der Stromsysteme kommt. Bereits zu Beginn des Jahres 1990 war die Strecke betriebsbereit, und das Personal der SZU konnte sich mit dem unterirdischen Streckenabschnitt und den zwei neuen Stationen vertraut machen. Am 4. Mai 1990 wurde das Bauwerk feierlich eingeweiht, und am Tag darauf rollten die Züge aus dem Sihltal und vom Uetliberg fahrplanmässig bis zum Zürcher Hauptbahnhof. 115 Jahre nach der Eröffnung des ersten Streckenabschnittes erhielt die SZU damit nicht nur endlich Anschluss an den Fernverkehr der SBB, sondern wurde mit den Linien S4 und S10 drei Wochen später auch gleich noch Teil der Zürcher S-Bahn.

DIE GESCHICHTE DER SZU 1875–1990

- 1875 Eröffnung der Strecke Selnau–Uetliberg der Uetlibergbahn
- 1892 Eröffnung der Strecke Zürich–Sihlwald der Sihltalbahn (SiTB)
- 1894 Verlängerung Giesshübel–Wiedikon
- 1897 Eröffnung der Strecke Sihlwald–Sihlbrugg der SiTB
- 1920 Einstellung des Betriebes zwischen Selnau und dem Uetliberg und Liquidation der Uetlibergbahn
- 1922 Gründung der Bahngesellschaft Zürich–Uetliberg (BZUe) und Wiederinbetriebnahme der Strecke mit Dampfbetrieb
- 1923 Elektrifikation der Strecke Selnau–Uetliberg mit 1200 V Gleichstrom
- 1924 Elektrifikation der Strecke Selnau–Sihlbrugg mit 15 000 V Wechselstrom
- 1932 Übernahme der Verwaltung der BZUe durch die SiTB
- 1973 Fusion der beiden Bahngesellschaften zur Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU
- 1990 Eröffnung des Sihltunnels mit den Stationen Selnau und Hauptbahnhof und Integration in den Zürcher Verkehrsverbund als Linien S4 (Sihltal) und S10 (Uetliberg)





11



12



13



14



15



16



17



18



19



21



20

- 1 Tunnelfest im Herbst 1988, Station Selnau
- 2 Tunnelfest im Herbst 1988, Ausfahrt HB
- 3 Baugrube in der Nähe der Gessnerallee
- 4 Isolieren des Tunnelkastens
- 5 Pfählen im trocken gelegten Sihlbett
- 6 Decke der Station Zürich HB im Rohbau
- 7 Hilfsbrücke beim Parkhaus Gessnerallee
- 8 Schweissarbeiten im Tunnel
- 9 Tunnelmitte zwischen HB und Selnau
- 10 Materialtransport
- 11 Einspurige Erschliessung Bahnhof Selnau
- 12 Einfahrweiche, Blick Richtung Selnau
- 13 Zugseinfahrt Richtung Selnau
- 14 50%-Rampe bei Stauffacherbrücke
- 15 Station Zürich HB im Rohbau
- 16 Streckenkontrolle auf der Hilfsbrücke
- 17 Plakat für die Volksabstimmung
- 18 Betonieren vor der Kulisse von Zürich HB
- 19 Kabeleinbau-Equippe
- 20 Bauleitung vor Ort
- 21 Schienentransport

Die Entwicklung zwischen 1990 und 2010

Durch die knapp 1,3 Kilometer lange Tunnelstrecke und die Integration in den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) wurde die SZU im Mai 1990 mit einem Schlag von der beschaulichen Vororts- und Ausflugsbahn zu einem gefragten Teil des Zürcher S-Bahn-Netzes. Eine Zunahme der Passagierzahlen um 50 Prozent hatte das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH im Rahmen der Tunnelplanung vorausgesagt – ein Wert, der bereits ein Jahr nach der Eröffnung erreicht wurde. Bis heute haben die Passagierzahlen im Vergleich zum Jahr 1989 auf der Strecke ins Sihltal um mehr als 200 Prozent zugenommen und sich auf der Uetlibergstrecke gar verfünffacht. Zu den hohen Fahrgastfrequenzen haben auf der Sihltalstrecke vor allem das Wachstum der erschlossenen Gemeinden und der Bau des Einkaufszentrums Sihlcity bei der Saalsporthalle beigetragen und auf der Uetlibergstrecke neue Firmenstandorte sowie Wohnsiedlungen im Raum Binz.

ALLE ZEHN MINUTEN EIN ZUG

Die SZU hat auf die steigende Nachfrage in den letzten Jahren laufend mit Streckenausbauten, Erneuerungen und Erweiterungen des Fahrzeugparks reagiert. Seit 1993 fahren die Züge zwischen dem Hauptbahnhof und dem Triemli in den Hauptverkehrszeiten alle zehn Minuten. Diese dichte Taktfrequenz in den Spitzenzeiten wurde bereits 1976 im Sihltal eingeführt. Zu den übrigen Zeiten gilt heute auf beiden Linien praktisch ein Zwanzigminutentakt. Im Dezember 2007 schliesslich wurde die Strecke von Zürich nach Langnau-Gattikon als SN4 ins Nachtnetz des ZVV integriert.

Mit der Eröffnung des Sihltunnels 1990 waren zahlreiche Streckenabschnitte und Haltestellen bereits ausgebaut und auf S-Bahn-Standard angehoben worden. Weitere Ausbauten erfolgten in späteren Jahren vor allem im Rahmen der Eröffnung des Einkaufszentrums Sihlcity und des Wachstums an Wohnraum und Arbeitsplätzen im Raum Binz. Die Erweiterung des Streckenabschnittes zwischen Giesshübel und Saalsporthalle auf Doppelspur und der Ausbau der Haltestelle Saalsporthalle schufen rechtzeitig zur Sihlcity-Eröffnung die nötigen Kapazitäten für die erwarteten Frequenzzunahmen und sorgten für mehr Fahrplanstabilität.

NEUE FAHRZEUGE FÜR BERG UND TAL

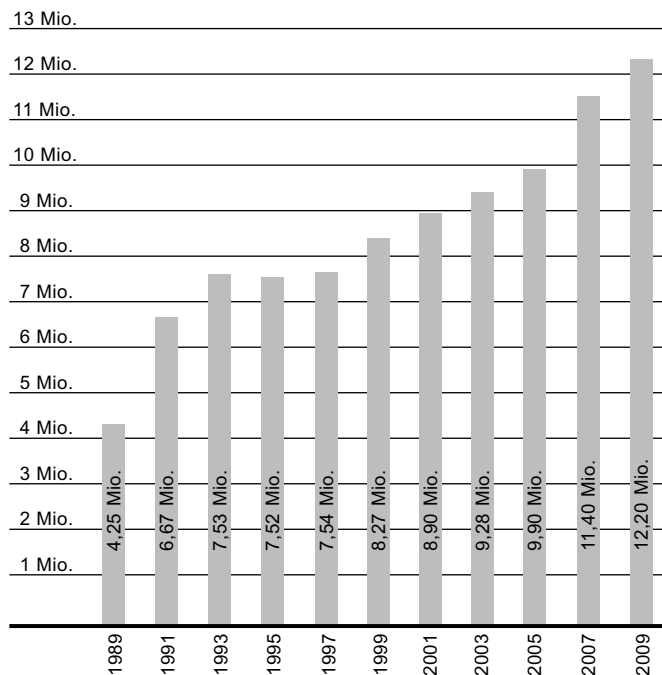
Die starke Zunahme der Fahrgastfrequenzen im Sihltal erforderte bereits kurz nach Eröffnung des Sihltunnels die Beschaffung weiterer Fahrzeuge: 1993 wurden vier Umrichterlokomotiven vom Typ Re 456 sowie sechs Doppelstockwagen analog zu denen der Zürcher S-Bahn beschafft. Dadurch war es möglich, zusammen mit den vorhandenen einstöckigen Personen- und Steuerwagen sowie den beiden schon 1987 beschafften Umrichterlokomotiven sechs identische Pendelzüge mit je drei Wagen zu bilden. Nur während der Spitzenzeiten musste im Sihltal ab diesem Zeitpunkt noch älteres Rollmaterial eingesetzt werden. Im Jahr 2008 konnte dieses durch zwei erwerbene Doppelstockpendelzüge der SBB abgelöst werden. Diese brachten nicht nur mehr Komfort auf der Fahrt ins Sihltal, son-

dern vor allem auf dem Abschnitt Saalsporthalle–Hauptbahnhof dank den durchgehend doppelstöckigen Wagen auch eine Verbesserung des knappen Platzangebotes.

Für die Strecke auf den Uetliberg rollten kurz nach Inbetriebnahme des Sihltunnels ebenfalls neue Fahrzeuge an. Acht neue Triebwagen lösten altes Rollmaterial ab. Die neuen Triebwagen wurden 2003 durch vier niederflurige Zwischenwagen ergänzt, die es erstmals auch mobilitätsbehinderten Fahrgästen ermöglichten, ohne Hilfe die Züge auf den Uetliberg zu nutzen. Mit den neuen Wagen war es zudem möglich, vier dreiteilige Kompositionen zu bilden, die das Grundangebot auf der Strecke abdecken. Die zwei älteren Triebwagen aus dem Jahr 1978 werden aber weiterhin für die Zusatzzüge bis zur Station Triemli benötigt.

Ausbauten und Erneuerungen gab es in den letzten Jahren auch dort, wo es die Fahrgäste nicht bemerken: 2002 erhielt die Uetlibergbahn ein neues Sicherungssystem, das den dichten Zugfolgen Rechnung trägt. Seit Dezember 2008 werden alle Strecken der SZU von der Leitstelle in Giesshübel aus ferngesteuert.

FREQUENZEN 1989–2009





Der Bahnhof Selnau – seit 20 Jahren unterirdisch, aber immer noch zeitgemäss.

«Dank tollem Einsatz aller Beteiligten»



Herr Wildi, wie würden Sie den Bau des Sihltunnels mit einem Satz charakterisieren?

Markus Wildi: Der Schlüssel zum heutigen Erfolg.

Wie haben Sie den Bau des Tunnels erlebt?

Die Baustelle war mein täglicher Begleiter: Denn mein Arbeitsweg führte mich zu Fuss vom HB dem Schanzengraben entlang zum Bahnhof Selnau. Ansonsten habe ich den Bau nur am Rande mitbekommen. Wir waren mit anderen Sachen beschäftigt. Unter anderem damit, dass die bestellten fünf Zwischenwagen für die Sihltalbahn rechtzeitig zur Eröffnung fertig sein werden.

Die Anpassungen im Betriebsablauf und im Fahrbetrieb durch die Bahnverlängerung waren wohl eine grosse Herausforderung?

Absolut. Wir waren mit vielen Neuerungen konfrontiert. So zum Beispiel mit der Signalisierung des Tunnels und mit so genannten Zwergsignalen. Zudem kam erstmals die Integriertesignum-Zugsicherung zum Einsatz. Aus Sicherheitsgründen wurde auch bei der Rampe, die in den Tunnel führt, eine Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet. Bei einer Überschreitung leitet diese eine Zwangsbremmung ein. Und aufgrund der zwei Stromsysteme war eine Zugerkeennungseinrichtung nötig, die der Sicherungsanlage übermittelt, ob die entsprechende Fahrstrasse für die S4 oder die S10 zu wählen ist. Die Zugsicherung und Zugerkeennung mussten ausserdem auch in die Fahrzeuge eingebaut werden. Alle diese Neuerungen erforderten natürlich eine gute Schulung der Lokführer und des übrigen Personals.

Erinnern Sie sich an Ihre erste Fahrt durch den Sihltunnel?

Klar. In der Nacht vom 29. März 1990 führten wir eine so genannte Profilmessfahrt durch – mit einem Triebwagen Be 8/8, der von einer Diesellok gezogen wurde, denn die Fahrleitung war noch nicht installiert. Die Einfahrt in den Tunnel über die Rampe mit einem Gefälle von 50 Promillen war schon etwas Besonderes – die Gotthardrampe beispielsweise weist nur 26 Promille auf. Doch zu unserem Betrübnis mussten wir damals feststellen, dass Teile der Perronkante des Bahnhofs Selnau und jener im HB zu nahe an den Triebwagen kamen. Also mussten in einer Spezialaktion stellenweise die Perronkanten zurückgefräst werden.

Lief die Eröffnung des Tunnels, trotz diesen vielen Neuerungen und Umstellungen, wie gewünscht?

Ja – dank einem tollen Einsatz aller Beteiligten auf Unternehmerseite wie auch seitens der SZU.

Hat Sie als Mitarbeiter dieses Bauwerk mit Stolz erfüllt?

Stolz ist das falsche Wort – eher Freude. Ich habe zum Bau selbst ja nicht allzu viel beigetragen ...

...zum Sicherheitskonzept im Tunnel hingegen schon.

In dieses Konzept haben wir viel investiert: Auch in Massnahmen zur Selbstrettung – dazu gehört die Anlegung von gut ausgeleuchteten Fluchtwegen mit Distanzangaben und Handläufen sowie die Beseitigung sämtlicher Stolperfallen. Das hat uns gut 200 000 Franken gekostet.

In Ihrer 22-jährigen Karriere bei der SZU hat sich wohl vieles verändert, nicht zuletzt durch den Bau der Bahnverlängerung?

So ist es. Und natürlich geht dabei auch immer etwas Nostalgie verloren. Wenn ich an den alten Bahnhof Selnau denke, mit seinen sechs Gleisen und der Würstlibude von Frau Sigrist, wo man sich zum Zmittag getroffen hat: Das gibt es jetzt natürlich so nicht mehr.

Das ist wohl der Preis des Erfolges?

Alles hat seine Zeit. Dafür konnten wir alle den Schritt der SZU zur Einfahrt in den Zürcher Hauptbahnhof mitgestalten. Dank dieser 1,6 Kilometer langen unterirdischen Streckenführung haben wir den Anschluss ans internationale Schienennetz geschafft – notabene auf Gleis 1 und 2 im Zürcher Hauptbahnhof.

Markus Wildi, 62, arbeitet seit 1988 bei der SZU. Ursprünglich war er Chef ZfW (Zugförderung und Werkstätte). Heute ist er Leiter «Sicherheit, Qualität und Umwelt».

Heute benützen täglich mehr als 30 000 Fahrgäste die SZU.



Das bringt die Zukunft

Seit zwanzig Jahren operiert die SZU auf ihren beiden Linien äusserst erfolgreich und kann immer wieder mit neuen Spitzenwerten bei den Fahrgastfrequenzen aufwarten. Auch in Zukunft rechnen die Planer von SZU und Zürcher Verkehrsverbund mit einer weiteren Zunahme der Nachfrage auf den Linien Richtung Sihltal und Uetliberg: Zwischen 2,5 und 3 Prozent mehr Fahrgäste sollen es jährlich insgesamt werden.

MEHR PLATZ IN DEN ZÜGEN

Entsprechend müssen auch die Kapazitäten auf beiden Linien weiter angepasst werden. Da eine weitere Taktverdichtung nur mit massiven Streckenausbauten möglich wäre, die im dicht bebauten Siedlungsgebiet sehr schwierig sind, liegt der Fokus vor allem auf der Erhöhung des Platzangebotes in den Zügen. Im Verlauf des Jahres 2011 werden auf der Sihltalstrecke deshalb acht neue Niederflurdoppelstockwagen eingesetzt. Sie bringen nicht nur mehr Sitzplätze, sondern – in Kombination mit Perronerhöhungen, Liften oder Rampen – auch den vom Behindertengleichstellungsgesetz geforderten ebenerdigen Einstieg für Fahrgäste mit Mobilitätsbehinderungen. Ziel ist, die bestehenden dreiteiligen Kompositionen je mit einem der neuen Wagen zu ergänzen, um so die vorhandenen Perronlängen voll zu nutzen. Gemäss den Computersimulationen sollten die Fahrzeiten trotz dem Mehrgewicht durch den vierten Wagen eingehalten werden können. Heikel könnte es aber zwischen Adliswil und Langnau werden, wo keine Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind und sich etwaige Verspätungen eines eintreffenden Zuges auf den in Abfahrt befindlichen übertragen. Entspannung würde die bereits angedachte Verlängerung der Ausfahrtsgleise in Langnau um rund 400 Meter Richtung Adliswil bringen. Dadurch wären fliegende Kreuzungen möglich, und die Fahrplanstabilität könnte erhöht werden.

ZWEISTROMZÜGE FÜR DEN UETLIBERG

Ganz neues Rollmaterial wird bald auch am Uetliberg zum Einsatz kommen und die zwei Siemens-Triebzüge aus dem Jahr 1978 ablösen. Für sechs zweiteilige Niederflur-Triebzüge à je 50 Meter Länge, die jeweils paarweise verkehren können, läuft derzeit die Ausschreibung. Die Vergabe wird bis Ende 2010 erfolgen, die Auslieferung ist für das Jahr 2013 geplant. Erstmals beschafft die SZU damit Zweistromzüge, die sowohl unter Wechsel- wie auch unter Gleichstrom verkehren können. Hauptgrund dafür sind unter anderem die fehlenden Depotkapazitäten im Gleichstrombereich des Bahnhofs Giesshübel. Dank der Zweistromtechnik können die neuen Züge dann im Wechselstrombereich des Depots abgestellt werden. Die neuen Zweistromtriebzüge haben aber noch einen weiteren Vorteil: Die immer dichteren Zugfrequenzen auf der Uetliberglinie bringen die Gleichrichter, die aus dem Wechselstrom des Stadtnetzes Gleichstrom für die Uetlibergbahn machen, an die Kapazitätsgrenze. Der Bau eines zusätzlichen Gleichrichters wäre zwar möglich, aber kostenintensiv. Stattdessen ist in einem ersten Schritt geplant, bis zur Station Triemli zusätzlich

eine Wechselstromfahrleitung zu installieren. Dies ist dank der seit jeher seitlichen Anordnung der Gleichstromfahrleitung möglich und wird auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Giesshübel heute schon praktiziert. Die neuen Züge könnten vom Hauptbahnhof aus bis zum Triemli unter Wechselstrom verkehren und dann auf Gleichstrombetrieb wechseln. So würde die Stromversorgung entlastet. Zugleich wäre so ein erster Schritt in Richtung der schon länger angedachten Umstromung der Uetlibergstrecke getan. In weiteren Etappen könnte der Wechselstromfahrdraht parallel zur bestehenden Gleichstromfahrleitung bis auf den Uetliberg gezogen werden. Stehen die Triebwagen aus dem Jahr 1992 in rund zwanzig Jahren zum Ersatz an, wäre es dann möglich, reine Wechselstromfahrzeuge zu beschaffen und die Gleichstromfahrleitung zu demontieren. Damit würde der seit 1924 andauernde Parallelbetrieb mit Gleich- und Wechselstrom auf dem Netz der SZU sein Ende finden.

ANPASSUNGEN FÜR DEN EBENERDIGEN EINSTIEG

Erneuerungen und Ausbauten sind auf der Uetliberglinie aber nicht nur beim Rollmaterial nötig. Um die Fahrplanstabilität zu erhöhen, ist geplant, die Haltestelle Friesenberg leicht talwärts vor den Bahnübergang in den Bereich der bestehenden Doppelspur zu verschieben. So könnten die Züge wertvolle Sekunden gewinnen, da das Kreuzungsmanöver und der Fahrgastwechsel gleichzeitig erfolgen würden. Zudem entlastet diese Massnahme durch die leicht kürzeren Wege die Station Binz, und das Quartier Friesenberg wird besser erschlossen. Bei weiteren Haltestellen beider Linien stehen in den nächsten Jahren zudem Perronerhöhungen an, um den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes gerecht zu werden. Ziel ist, die entsprechenden Anpassungen bis zum Jahr 2014 auszuführen.

Die Ausfahrt aus dem Sihltunnel
aus Lokführersicht.



Menschen im Tunnel



WALTER ENGEL, 63, LOKFÜHRER

«Je nach Dienst, den ich fahre, passiere ich den Sihltunnel pro Tag bis acht-zehn Mal. Meist reicht das Abblendlicht, denn im Gegensatz zu Autofahrern müssen wir Lokführer im Normalfall nicht auf Sicht fahren – das Signal sagt mir, dass die Strecke frei ist.

Eine Herausforderung ist die Rampe, die aus dem Tunnel führt. Diese weist eine für Eisenbahnen recht anständige Steigung von 50 Promille auf. Beim Hinauffahren muss ich darauf achten, dass die Räder nicht durchdrehen, und beim Hinabfahren braucht es hier – je nach Witterung und Schienenzustand – grösste Aufmerksamkeit, damit ich im Tunnelbahnhof Selnau rechtzeitig zum Stillstand komme.

Schön finde ich die Abwechslung auf der Uetlibergstrecke: Anfangs dieser städtische, an eine U-Bahn erinnernde Abschnitt und kurz darauf geht's durch die Natur mit vielen Tieren. Wobei ich nicht ganz verstehe, warum die Rehe immer genau dann über die Gleise laufen müssen, wenn ein Zug kommt.»



MILORAD DIMITRIJEVIC, 56, GLEISEMONTEUR UND STRECKENWÄRTER

«Bevor ich auf meinem wöchentlichen Kontrollgang den ersten Schritt in den Sihltunnel mache, melde ich mich per Funk oder Natel bei der Leitstelle an. So erfahre ich, ob ich in den nächsten Minuten mit Extrazügen rechnen muss.

Den regulären Fahrplan muss ich aber selbst im Kopf haben. Mit der Taschenlampe in der Hand laufe ich dann durch den Tunnel, prüfe die Gleise auf Schäden, den Tunnel auf Wassereinträge und schlage hie und da mit dem Gabelschlüssel leicht auf die Schrauben. Dank meiner jahrelangen Erfahrung höre ich sofort, ob eine Schraube locker ist.

Ich bin so auf meine Arbeit konzentriert, dass bei mir selbst im Tunnel kein komisches Gefühl aufkommt. Die Zeit darf ich dabei einfach nicht vergessen: Damit ich im richtigen Moment zur Seite stehen oder eine Schutzniche aufsuchen kann. Denn im Gegensatz zu früher hört man die modernen Züge heute fast nicht mehr heranfahren.»



MALGORZATA BERNET, 57, PASSAGIERIN

«Ich arbeite bei der Credit Suisse im Sihlcity-Gebäude, und seit sechs Jahren pendle ich fünf Mal pro Woche vom Bahnhof Bassersdorf über den HB zur Station Saalsporthalle. Bis zum HB mache ich morgens das Make-up und auf dem Rückweg löse ich Sudokus.

Die Strecke mit der S4 vom HB zur Saalsporthalle und zurück nutze ich hingegen für einen Schwatz mit Arbeitskollegen und -kolleginnen. Ich finde solche Begegnungen wichtig – die Menschen hier sind ja sonst eher verschlossen. Mir war gar nicht bewusst, dass wir uns auf der Strecke im Sihltunnel eigentlich unter dem Fluss befinden. Das ist aussergewöhnlich – es beunruhigt mich aber nicht.

Was ich auf der Fahrt mit der S4 auch immer sehr schätze: Wie das Zugpersonal uns immer freundlich über Lautsprecher begrüsst und informiert und dann wünschen sie uns jeweils noch einen schönen Tag. Das machen sie wunderbar.»

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Postfach
8045 Zürich
Telefon 044 206 45 11
info@szu.ch
www.szu.ch

www.szu.ch