

JUBILÄUM
125 JAHRE
SIHLTALBAHN
1892–2017

67/2017

PRO SIHLTAL



EINE BAHN SCHREIBT GESCHICHTE
MOBILITÄT UND INNOVATION
IM SIHLTAL



EDITORIAL

125 JAHRE INNOVATIV UND OFFEN FÜR NEUES

Die Sihltalbahn hat mit 125 Jahren ein stattliches Alter erreicht. Sie hat alle Weichenstellungen in der Bahngeschichte schadlos überstanden und steht nach der Fusion mit der Uetlibergbahn besser da denn

je. Dies hat sie den typisch schweizerischen Eigenschaften der Beteiligten zu verdanken: Bescheidenheit, Ideenreichtum und Offenheit für Neues.

Ihren Innovationsgeist stellten die frühen Väter der Sihltalbahn etwa unter Beweis, als die noch unabhängige Uetlibergbahn elektrifiziert wurde. Der Umgang mit den jeweils unterschiedlichen Stromsystemen war technisch clever: Das Verschieben der Fahrleitung für die Züge der Uetlibergbahn nach rechts zeigte, dass man gemeinsam genutzte Strecken sparsam bewirtschaften kann, ohne die Fahrzeuge auswechseln zu müssen.

Vorausschauend war überdies die Anbindung der Bahn an den Zürcher Hauptbahnhof. Als 1975 – nur zwei Jahre nach der Fusion zur Sihltal-Zürich-Uetlibergbahn (SZU) – die Zürcher U-Bahn scheiterte, nutzte die SZU die Gunst der Stunde. Das bereits gebaute, nun aber zwecklose Stück U-Bahn-Tunnel wurde zur neuen SZU-Endhaltestelle.

Lobend erwähnt sei schliesslich eine personelle Pioniertat: 1994 wurde Christiane V. Weibel zur Direktorin gewählt. Sie war die erste Bahndirektorin in der Schweiz.

Ich wünsche der SZU in der Zukunft eine unfallfreie Fahrt und zufriedene Kunden. Möge das Unternehmen weiterhin von kreativen Köpfen geführt werden und seine wichtige Rolle für den Verkehr in der Agglomeration Zürich erfolgreich ausüben.

Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation



1892-1990

DIE GESCHICHTE DER SZU

19

GEMEINSAM DIE ZUKUNFT
PLANEN



HEUTE

WIDERSTAND GEGEN MODERNISIERUNG UND DOPPELSPUR

24

DIE SZU ALS IMPULSGEBER FÜR
DIE STADTENTWICKLUNG

26

DIE ZUKUNFT WARTET NICHT

28

DIE SZU DER ZUKUNFT –
WIE KINDER SIE SEHEN

30

WAS ZAHLEN ÜBER DIE SZU
VERRATEN

DER TRAUM VOM ANSCHLUSS AN DEN GOTTHARD

Am Anfang stand die Vision einer Sihltalbahn als Transitverbindung von Zürich nach Zug mit Anschluss an die Gotthardlinie.

Gebaut wurde die Bahn 1892 aber für den Personen- und Güterverkehr zwischen Zürich Selnau und Sihlwald.

Texte: **Stefan Schneider** // Bilder: **Archiv SZU**

Weit reichen die Träume für eine Bahnverbindung im Sihltal zurück. Bereits 1860, 13 Jahre nachdem die Spanisch-Brötli-Bahn 1847 als erste Bahn in der Schweiz ihren Betrieb aufgenommen hatte, kamen erstmals Ideen für eine Verbindung auf Schienen von Zürich nach Luzern durchs Sihltal auf. Nach dem Bau einer Eisenbahnlinie im Knonauer Amt zog aber ab 1864 diese den Schienenverkehr von Zürich in die Innerschweiz an sich. So erfolgte erst 1887 die Gründung eines Initiativkomitees mit dem Ziel, den Verkehr mit Postkutschen zwischen

Zürich und Zug via Sihltal durch eine Bahn zu ersetzen. Dahinter stand der Wunsch, den Anschluss an die Gotthardbahn herzustellen.

«Stiefmütterlich bedachtes Sihltal»

Doch als für die Strecke Zürich – Zug eine Konzession für eine Linie über Thalwil erteilt wurde, mussten die Initianten ihre grosse Vision eines

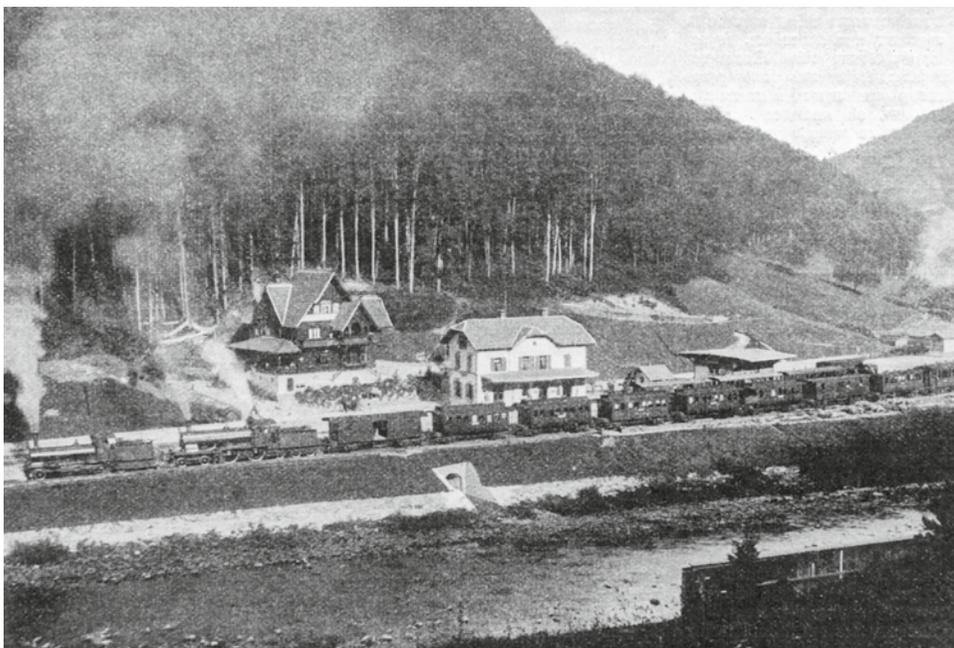


AKTIE DER SIHLTALBAHN-
GESELLSCHAFT AUS DEM JAHR 1892

Anschlusses an die Gotthardbahn vorerst begraben. Fortan richteten sie ihre Bemühungen nicht mehr auf den grossen Transitverkehr, sondern auf eine Lokalbahn von Zürich nach dem Sihlwald. Dadurch sollte die zweimal täglich verkehrende Pferdepost zwischen Zürich und Langnau ersetzt werden.

Auch der Gütertransport spielte eine wichtige Rolle. Ein Initiativkomitee begründete seine Forderungen folgendermassen: «Die Sihltalbahn soll das in seinen Verkehrsverhältnissen bisher aufs stiefmütterlichste bedachte Sihltal mit dem Verkehrszentrum Zürich in eine den beidseitigen Interessen und den wirtschaftlichen Verhältnissen überhaupt angemessene Verbindung bringen». Wirtschaftlich interessant war nicht nur der Passagierverkehr, sondern auch die eisenbahntechnische Erschliessung des holzreichen Sihlwalds, da der Holz-

Die Station Sihlbrugg
um das Jahr 1900.



AUFSCHWUNG DURCH ELEKTRISCHEN BETRIEB

FEIER ZUR ERÖFFNUNG
DES ELEKTRISCHEN BETRIEBS
AM 31. MAI IN ADLISWIL

1924

Der steigende Kohlepreis im Ersten Weltkrieg brachte die Sihltalbahn in Schwierigkeiten. Die Umstellung auf elektrischen Betrieb erlaubte nach 1924 einen massiven Ausbau des Angebots.

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 brachte die Sihltalbahn – wie viele andere Transportunternehmen – in Bedrängnis. Die Passagierzahlen gingen massiv zurück, die Kohle verteuerte sich, Fahrleistungen und Bahnunterhaltsarbeiten wurden drastisch zurückgefahren. So fuhr etwa an Sonntagen kein Zug mehr durchs Sihltal. Im Oktober 1914 kündigte die Geschäftsleitung gar vorsorglich alle Anstellungsverträge auf Ende Jahr, um

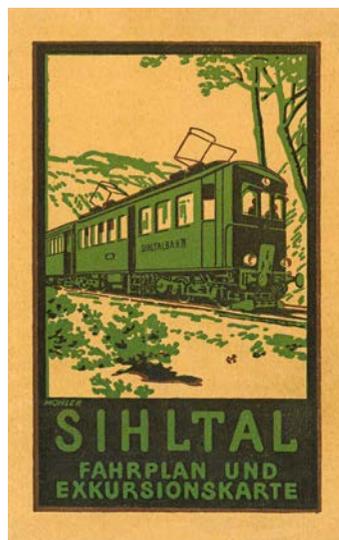
für eine eventuell notwendig werdende Lohn- oder Personalreduktion gewappnet zu sein. Zu Entlassungen kam es dann aber nicht. Doch am allgemeinen Landesstreik im November 1918 beteiligte sich auch das Personal der Sihltalbahn.

Der nach wie vor bestehende Mangel an Kohle liess 1919, nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, erste Diskussionen zur Elektrifizierung aufkommen. Eine Studie kam damals zum Schluss: «Da die gegenwärtigen Betriebsmittel der Dampftraktion in kürzester Zeit ohnehin einer notwendig werdenden kostspieligen Erneuerung entgegensehen, ist es gegeben, die Elektrifikationsarbeiten zu beschleunigen».

In der Folge sank der Kohlepreis wieder, die Elektrifizierungspläne wurden vorerst schubladiert. Doch als 1922 die Preise für Elektrifikationsmaterialien sanken, stieg das Interesse an einer Elektrifizierung wieder an. Im November 1922 bat die Sihltalbahn den Bund um ein Darlehen von 2,2 Millionen Franken für einen Umbau auf elektrischen Betrieb. Der Bund übernahm die Hälfte, der Kanton Zürich ein Viertel, den restlichen Viertel berappten die

1924

Titelblatt
des Fahrplans
von 1924.

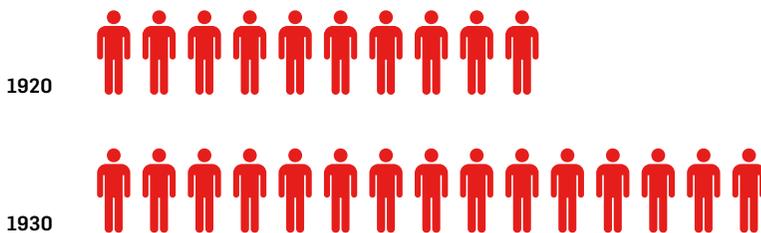




Die Station Langnau-Gattikon um 1925.

1920 WURDEN 935 000
PERSONEN TRANSPORTIERT,
1,48 MIO. WAREN ES

1930



Wagenputzfrau der Sihltalbahn,
Aufnahme um 1923.



Stadt Zürich sowie die Gemeinden Adliswil, Langnau, Thalwil und Horgen. Am 31. Mai 1924 konnte die Aufnahme des elektrischen Betriebs gefeiert werden, unter grosser Anteilnahme von Behörden und Bevölkerung.

Eisenbahntechnisches Unikum

Schon im Juni 1923 hatte die Uetlibergbahn auf elektrischen Betrieb umgestellt – allerdings mit Gleichstrom. Für die Sihltalbahn kam hingegen nur Wechselstrom in Frage, da sie dasselbe Stromsystem wie die SBB (Spannung von 15 000 Volt Wechselstrom, Frequenz von $16\frac{2}{3}$ Hertz) wollte, um die Stromlieferung und den Austausch von Bahnfahrzeugen zu erleichtern. Darum musste auf der gemeinsam genutzten Strecke Selnau – Giesshübel im Abstand von 1,3 m eine Gleichstromleitung

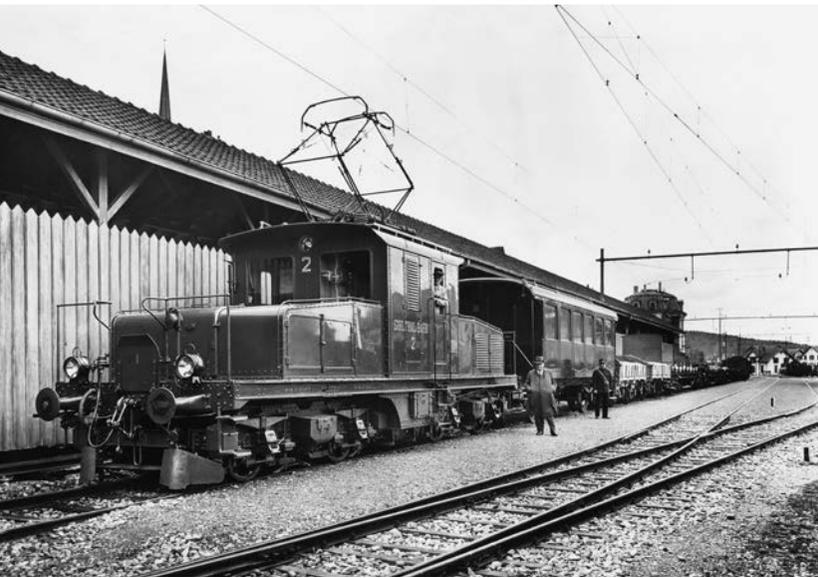
TOLLKÜHNE UND UNFLÄTIGE BAHNFAHRENDE

Auf den fahrenden Zug aufspringende Passagiere, abrupte Zugstopps wegen Pferdekutschen, Autos und Velos, die auf den Gleisen standen, gefährliche Situationen wegen Menschen, welche geschlossene Barrieren ignorierten – Bahnpolizei-Meldungen aus den 1930er und 1940er Jahren zeigen, mit welchen Problemen sich das Bahnpersonal der Sihltalbahn herumzuschlagen hatte. Drei Beispiele im Originaltext:

24. Feb. 1934: «Bütler Adolf ist in Adliswil auf den ausfahrenden Zug 29 aufgesprungen. Da er nicht im Besitze eines Fahrausweises war, habe ich die Taxe mit 50 Cts. Zuschlag erhoben. Bütler hat sich hierauf unflätig aufgeführt und das Personal aufs grösste beschimpft.» (Übertretung von Art. 6 des Bundesgesetzes betr. Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878, Busse 10 Fr. für den Fehlbaren)

17. Juni 1936: «Bei der Ausfahrt von Zug 316 sprang obgenannter (Eduard FÜRrer) auf die Plattform des zweiten Anhängerwagens auf. Er rutschte dabei aus, hielt sich aber mit der einen Hand am Treppengeländer fest, sodass er ca. 10 bis 12 Meter nachgeschleppt wurde. Ein Unfall wurde dadurch verhütet, dass Abonnent Bruhin Hch. der sich schon im Zug befand, FÜRrer am Arm auf die Treppe zog.» (Busse 5 Fr.)

10. Jan 1933: «Seit ca. 14 Tagen kommt Frau Peter mit ihrem ca. 1 jährigen Kind in den Wartsaal vor Zug 4 und jeden Morgen nässt das Kind den Bank im Wartsaal, sodass derselbe den Glanz verloren hat, da ich denselben jeden Morgen abwaschen muss. Eine mündliche Mahnung vom letzten Samstag nützte nichts, denn heute geschah dasselbe wieder.» (Busse 3 Fr.)



Güterzugslokomotive De3/4
in Adliswil, ca.1931.

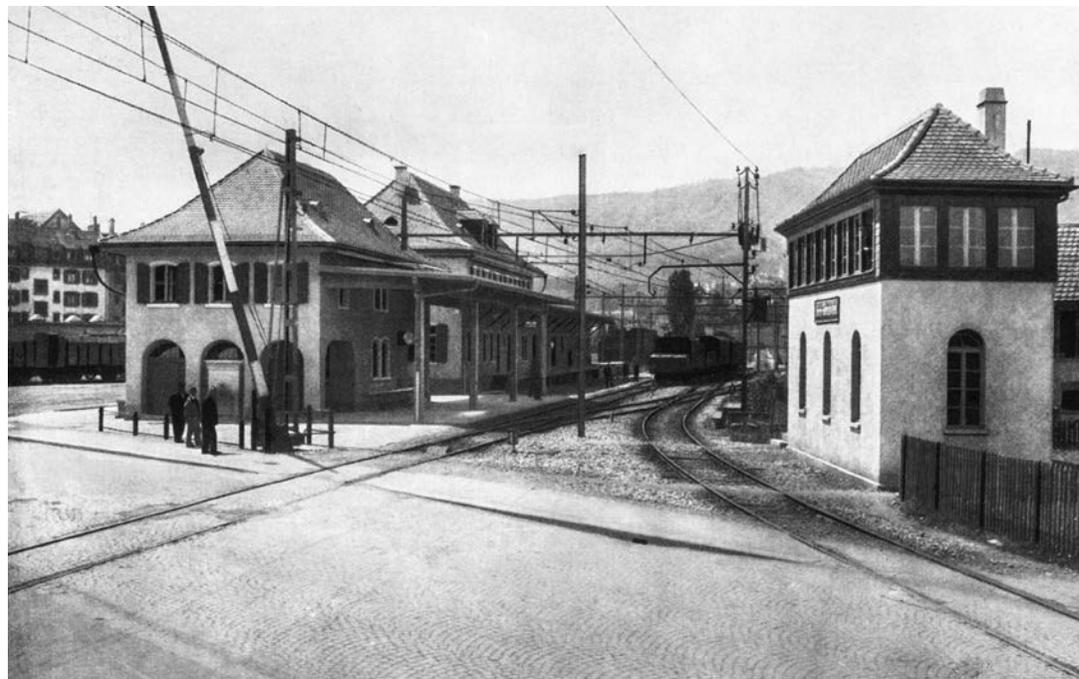
Die Aufnahme des elektrischen Betriebs 1924 ermöglichte eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 35 auf 50 km/h.

mit 1200 Volt für die Uetlibergbahn und daneben eine Wechselstromleitung mit 15 000 Volt für die Sihltalbahn eingerichtet werden – ein eisenbahntechnisches Unikum, das bis heute Bestand hat!

Der elektrische Betrieb brachte neben der Reduzierung der Fahrzeiten – die Höchstgeschwindigkeit konnte nun von 35 auf 50 km/h heraufgesetzt werden – einen starken Fahrplanausbau mit einer Verdoppelung der Fahrten: 32 statt 16 Züge an Werktagen, 30 statt 18 Züge an Sonntagen. Auch an Nachtschwärmer wurde gedacht: Neu verkehrte nach 23 Uhr ein Zug ab dem Bahnhof Selnau ins Sihltal.

Pläne für eine Albisbahn

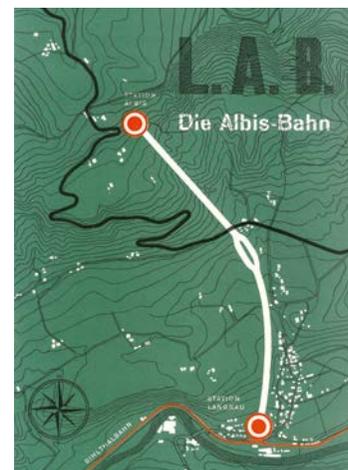
Neu gab es auch Eilzüge. Dank ihnen konnten Arbeitnehmer in Zürich während der Mittagspause nach Hause ins Sihltal essen gehen. Generell stiegen die Benutzungsfrequenzen rasch: Hatte die Sihltalbahn 1920 noch rund 935 000 Personen transportiert, waren es 1930 deren 1,48 Millionen. Auch der Güterverkehr legte von 1920 bis 1930 massiv zu, vor allem dank zahlreichen rund um den Bahnhof Giesshübel angesiedelten Industriebetrieben. Die Weltwirtschaftskrise ab 1929 und die steigende Arbeitslosigkeit in der Schweiz bescherten danach aber Jahre der Stagnation. 1940 beförderte die Sihltalbahn nur noch 1,46 Millionen Personen. Auch die Landesausstellung



Der Bahnhof Zürich Giesshübel 1927 mit Niveauübergang Manessestrasse.

1939, die «Landi», an der die Sihltalbahn die legendäre Luftseilbahn über den Zürichsee betrieb, brachte nicht den erhofften Aufschwung.

1932 war noch nicht 1973. Noch war die Zeit nämlich nicht reif für eine Fusion von Sihltalbahn und Uetlibergbahn. Die beiden Bahnbetriebe lagen sich immer wieder in den Haaren, etwa wegen der Mitbenützungsgebühr für die zunächst durch die Uetlibergbahn betriebene Station Selnau und die Gemeinschaftsstrecke. Doch 1932 kam es zu einer Annäherung: die Sihltalbahn übernahm die Direktion der Uetlibergbahn. Das ermöglichte gewisse Rationalisierungsschritte, etwa beim Personal. Einem



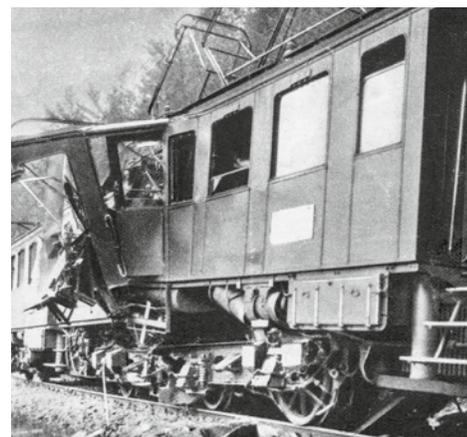
Blieb eine Vision: Eine Werbebroschüre zeigte 1934, wo die Albisbahn hätte durchführen sollen.

1934



STATION BRUNAU, UM **1942**

Zusammenstoss eines Personenzugs mit einem Dienstzug im Sihlwald am 16. Mai 1939.



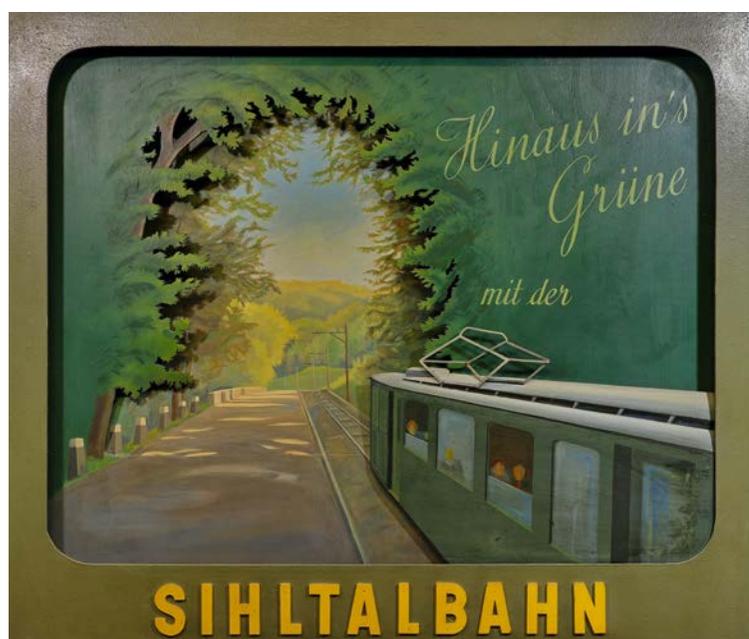
Werbeplakat der Sihltalbahn, als Holzrelief gefertigt, wie es 1951 in Zürich in einer Bankverein-Filiale ausgestellt war.

Bild: Geschichtsverein Adliswil, Franz Sommer

vollständigen Zusammenschluss standen finanzielle Probleme gegenüber, da die Uetlibergbahn als lokale Touristenbahn finanziell von der Stadt Zürich und der Gemeinde Uitikon abhängig war, derweil die Sihltalbahn als Bahn des allgemeinen Verkehrs Geldmittel vom Bund und Kanton Zürich erhielt.

Grosse Pläne hegte die Sihltalbahn – zusammen mit der Baufirma Hatt-Haller AG in Zürich und der Von Roll'schen Giesserei in Bern – in dieser Zeit für den Bau einer 2,2km langen Standseilbahn vom Bahnhof Langnau auf den Albis hinauf. Es begann vielversprechend. Der Bund erteilte 1933 die Konzession dafür, 1934 stimmte eine Gemeindeversammlung in Langnau oppositionslos der Zeichnung von 30 000 Franken in Form von Aktien zu. Die Baukosten wurden auf eine Million Franken veranschlagt. Die Vision einer Albisbahn erlitt danach aber bald Schiffbruch. Zweifel an der Rentabilität der Bahn kamen auf, ebenso entstanden ernsthafte Finanzierungsprobleme. Als 1935 eine Albis-Postautolinie ihren Betrieb aufnahm, erlosch das Interesse der Initianten endgültig.

Im Zweiten Weltkrieg (1939–1945) fuhr die Sihltalbahn zeitweise nach reduzierten Kriegsfahrplänen. Dennoch verdoppelte sich die Zahl der Passagiere zwischen 1940 und 1950 auf 2,93 Millionen. Hierzu trugen der massive Rückgang des Motorfahrzeugverkehrs während der Kriegsjahre und der starke Wohnungsbau im Sihltal nach dem Krieg bei. ■

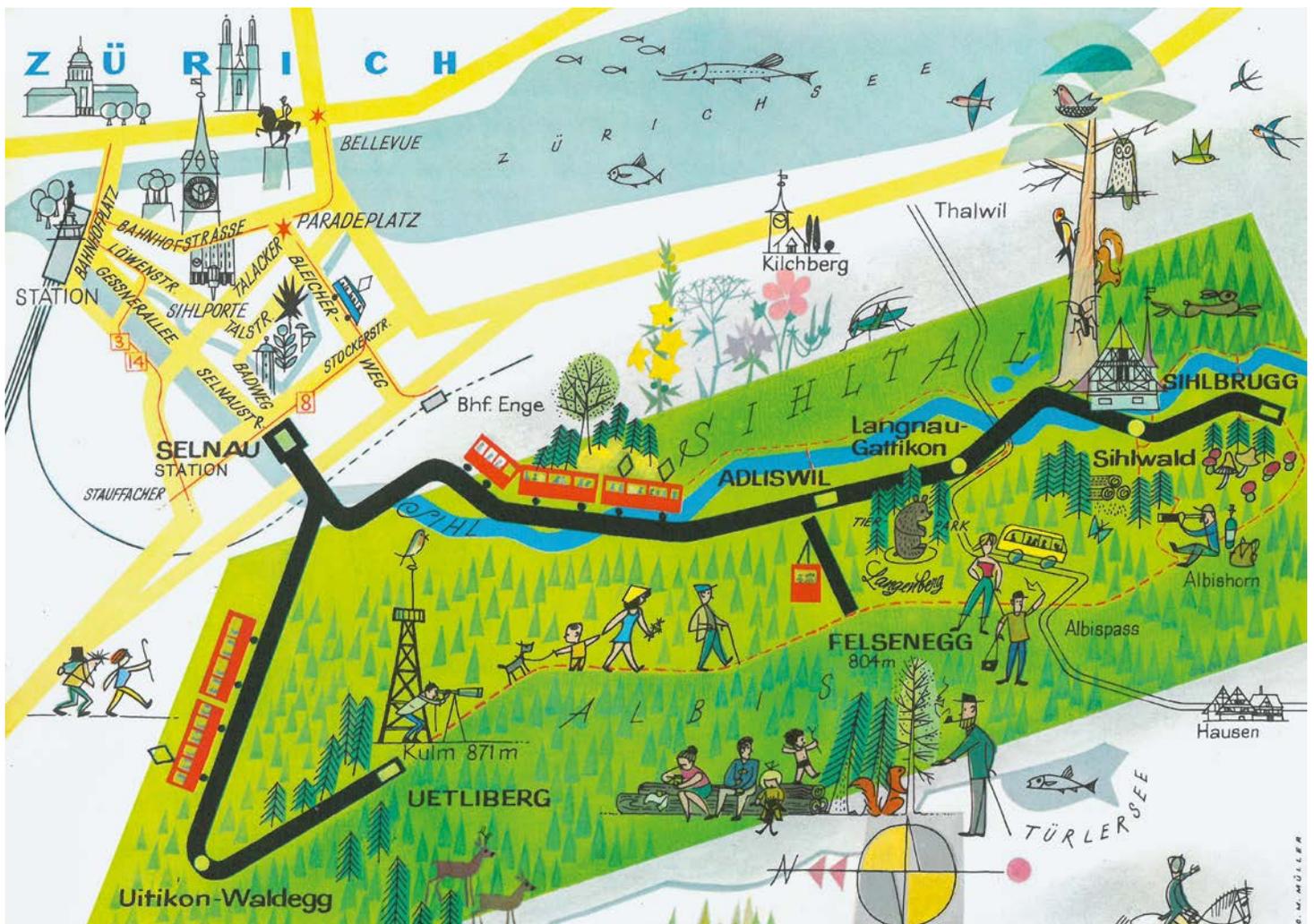


AUS ZWEI MACH EINS: DIE SZU

Die Sihltalbahn geht 1954 in die Luft, wechselt später die Flusseite, fusioniert mit der Uetlibergbahn und schafft die Kondukteure ab.

Waren die Pläne für eine Standseilbahn auf den Albis in den 1930er-Jahren noch gescheitert, so war die 1954 gebaute Luftseilbahn Adliswil-Felsenegg (LAF) von Anfang an ein Erfolg. Bereits 1961 war der einmillionste Fahrgast zu verzeichnen. Die Sihltalbahn hatte von Anfang an die operative Geschäftsleitung der LAF inne. 1957–1959 verlegte die Sihltalbahn zwischen Langnau und Sihlwald

ihr Trasse vom linken auf das rechte Sihlufer. Der Grund hierfür: Der stetig wachsende Autoverkehr erforderte einen Ausbau der Sihlstrasse. Strasse und Bahnlinie kamen sich in gewissen Streckenabschnitten gegenseitig in die Quere, auch kreuzten sie sich zweimal auf Niveauübergängen. So entschied der Kanton, die Bahnlinie auf die andere Uferseite zu verlegen. Die 1959 fertiggestellte Strecke war



1954

Liebevoll gestaltete Grafik, mit welcher die Sihltalbahn nach 1954 warb. Sie stammt vom bekannten Zürcher Grafiker Otto Martin Müller. Die Felseneggbahn ist bereits ein-

gezeichnet. Zwischen dem Hauptbahnhof und der Station Selnau sind als Orientierungshilfe die Tramverbindungen detailliert eingezeichnet.

AKTIENANTEIL (UNVERÄNDERT BIS HEUTE)



ALS WEICHENSTELLEN
NOCH WÄHRSCHAFT
HANDARBEIT WAR:
STELLWERK GIESSHÜBEL

1954



Eröffnungsfeier in
Langnau-Gattikon am
3. Oktober 1959
nach dem Umbau der
Strecke.



Güterhalle in Zürich Giesshübel, Foto um 1967.

um 250 Meter kürzer als der bisherige Abschnitt auf dem linken Ufer.

1932 hatte die Sihltalbahn den Betrieb und die Verwaltung der Bahngesellschaft Zürich-Uetliberg (BZUe) von der Stadt Zürich übertragen erhalten. Finanziell ging es der Uetlibergbahn zu Beginn der 1970er-Jahre nicht gut. Als sie 1971 den Bund und den Kanton Zürich um eine Übernahme der Defizite ersuchte, kam ein deutlicher Bescheid von Bundesseite: «Es gibt zwar Geld, aber nur bei der Fusion der Sihltalbahn mit der Uetlibergbahn». Und zu diesem Schritt kam es in der Folge, am 1. Januar 1973. Die Sihltalbahn-Gesellschaft übernahm die Aktienmehrheit an der BZUe. Gleichzeitig änderte sie ihren Namen in Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU). Da eine gemeinsame Direktion schon seit 1932 bestanden hatte, war die Zusammenführung der beiden Bahnunternehmen fast eine rein juristische Angelegenheit.

Die erfolgreiche Fusion regte einen damaligen Regierungsrat an, gleich noch einen Schritt weiterzugehen: Er wollte die SZU mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) zusammenlegen. An der ersten Generalversammlung der SZU 1974 musste er jedoch den dagegen vorgebrachten Einwand anerkennen. Argumentiert wurde nämlich, die unterschiedliche Trägerschaft – VBZ als kommunaler Verkehrsbetrieb, SZU als von Bund, Kanton und Anliegergemeinden getragenes Bahnunternehmen – lasse eine Fusion nicht zu. So kam es zu keinem weiteren Zusammenschluss. Die GV lehnte auch einen Vorschlag zur Vereinheitli-



PENDELZÜGE DER
SIHLTALBAHN,
AUFNAHMEN VON **1967**

WEINPROBE ALS BAHNAMTLICHE HANDLUNG

In früheren Jahren hatten Mitarbeiter der Sihltalbahn auch sogenannte offizielle «Bahnamtliche Handlungen» auszuführen. Eduard Müller, Gruppenleiter Leitstelle und seit über 45 Jahren bei der SZU, erinnert sich an die frühen 1970er-Jahre: «In Leimbach wurden damals mit dem Güterzug Weine aus der Westschweiz, aus Frankreich oder Spanien in Zisternenwagen zum Anschlussgleis der Weinhandlung Egli gefahren. Während der Güterzug weiterfuhr, liessen wir die mit Handbremsen versehenen Zisternenwagen das Gleis hinunter rollen. Dabei mussten wir aufpassen, nicht ruckartig zu bremsen, um den Wein – rund 15 000 Liter – nicht in Schwingung zu versetzen, da sonst der

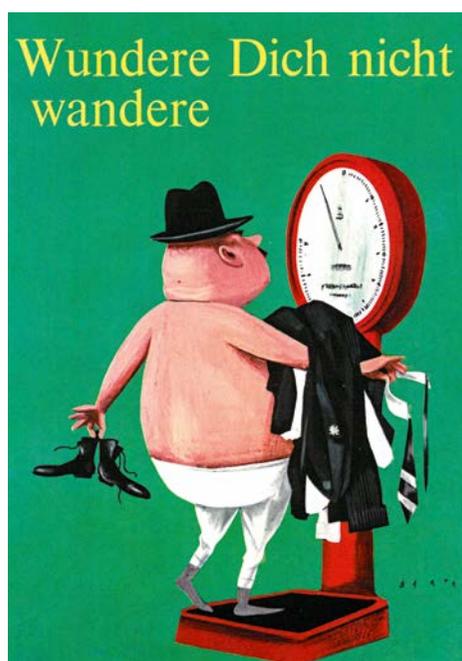
Wagen nur noch schwer zu bremsen gewesen wäre. Unten angekommen, verlangte der Kellermeister der Weinhandlung, dass man Muster zog – das war eine bahnamtliche Handlung. Also kletterten wir auf die Zisternenwagen, liessen ein 3dl-Fläschchen an einer Schnur in den Wein hinunter. Das gefüllte Fläschchen wurde verkorkt und mittels über einer Kerze erhitztem Wachs und Siegelstempel versiegelt. Das diente der Qualitätskontrolle des Weins, um nachweisen zu können, dass der Wein ohne Schaden zu nehmen transportiert worden war. Die Fläschchen mit den Weinproben wurden viele Jahre lang im Bahnhof Leimbach eingelagert.»

1969



BAHNHOF
ZÜRICH SELNAU **1970er**

1976 führt die
SZU den
kondukteurlosen
Betrieb ein.



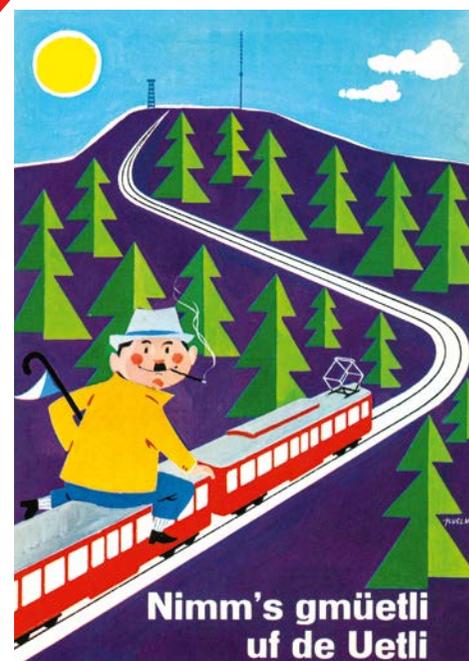
Originelles Plakat, mit dem in den 1970er-Jahren für die Wandergebiete Uetliberg und Sihlwald vor den Toren der Stadt Zürich geworben wurde.

chung der beiden Stromsysteme zwischen Selnau und Giesshübel ab.

«Integrale Fahrgastselbstbedienung»

Zum Fahrplanwechsel 1976 hin erfolgte bei der SZU die Einführung des kondukteurlosen Betriebs. «Integrale Fahrgastselbstbedienung» lautete der Fachbegriff dazu. Damit konnten neun Zugbegleiter eingespart werden. Zugführer und Kontrolleure absolvierten damals einen eintägigen Kurs des Instituts für angewandte Psychologie, um möglichst reibungslose Stichkontrollen durchführen zu können.

Mit dem Fahrplanwechsel steigerte die SZU ihr Zugsangebot um gut 25 Prozent, dank der Beschleunigung des Zugumlaufs, dem ausschliesslichen Einsatz von Pendelzugkompositionen und einem den Tageszeitfrequenzen angepassten Taktfahrplan. So verkehrten die SZU-Züge morgens und abends zu Spitzenzeiten im 10-Minuten-Takt. ■



«Nimm's gmüetli uf de Uetli», ein legendärer Werbespruch aus den 1970er-Jahren.

ENDLICH: VERLÄNGERUNG IN DEN HAUPTBAHNHOF

Fast hundert Jahre dauerte es nach der Gründung der Sihltalbahn, bis die SZU endlich die lang-ersehnte Verbindung in den Hauptbahnhof realisieren konnte. 1990 wurde der Anschluss ans SBB-Netz Tatsache.

Die ersten Jahre der SZU ab 1973 verliefen trotz des Ausbaus des Zugsangebots harzig. Das hatte seinen Grund im Ölschock 1973 und in der nachfolgenden Rezession, die der Schweiz zu schaffen machte. 1973 lehnte die Zürcher Bevölkerung den Bau einer U- und S-Bahn ab. Andere Vorortsbahnen rund um Zürich verzeichneten trotz der schwierigen Umstände Frequenzsteigerungen. Es wurde immer deutlicher, wo das Problem für die SZU lag: Noch immer endete die Bahnstrecke im Bahnhof Selnau. Wer vom Sihltal aus per Bahn nach Bern, Basel oder St. Gallen reisen wollte oder seinen Arbeitsplatz im Kern von Zürich erreichen wollte, der musste einen längeren Fussmarsch in Kauf nehmen oder umständliche und zeitraubende Umwege hinnehmen. Auch eine direkte Tramverbindung zwischen Selnau und HB existierte damals nicht.

«Nur einen Fehler hat die SZU»

Forderungen nach einer Verlängerung der Bahnstrecke vom Bahnhof Selnau in den Zürcher Hauptbahnhof waren schon Jahrzehnte zuvor gestellt worden. Konkrete Pläne dazu waren jedoch nie über ein Anfangsstadium hinausge-
langt. 1982 schrieb Hans Tempelmann, SZU-Direktor 1973–1990, in der Eisenbahn-Revue: «Nur einen Fehler hat die SZU: Sie führt für viele Leute nicht an den richtigen Ort!». Zehn Jahre später, 1992, bezeichnete er im Heft von



«Pro Sihltal» das Fehlen des Bahnanschlusses in den HB als «grosses Handicap», das zur «Schicksalsfrage für die SZU» geworden sei.

Auf dem Weg zur Realisierung der für die SZU wichtigen Verlängerung waren mehrere Schritte notwendig. 1980 genehmigte der SZU-Verwaltungsrat das Projekt «Sihl-Tief-Hauptbahnhof». Im November 1981 sagte die Zürcher Bevölkerung klar Ja zur S-Bahn-Vorlage und zu einem Staatsvertrag von 523 Millionen

Bei der Abstimmung zur Verlängerung der SZU wurde auch auf unkonventionelle Art für ein Ja gewonnen.

1980

Bauarbeiten 1986 bei der Station
Zürich Selnau für die Verlängerung
der SZU in den Hauptbahnhof.



Am 27. Februar
1983 heissen die
Stimmberechtigten im Kanton
Zürich den Anschluss der SZU
ans S-Bahnnetz
mit 67,5 % gut.

Tunnel zwischen
HB und Zürich Selnau.



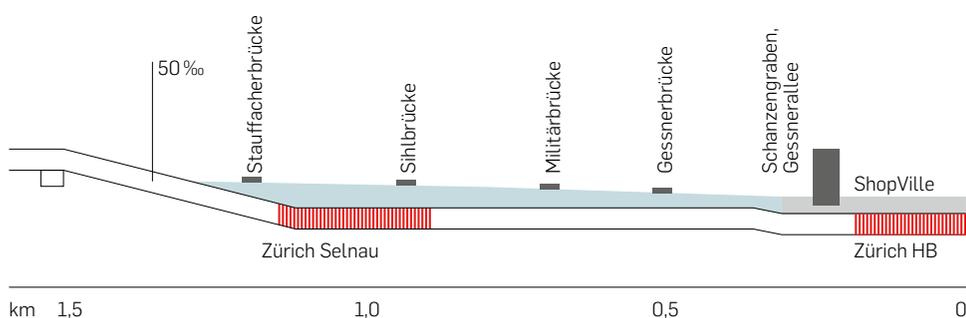
Franken. Am 27. Februar 1983 hiess sie mit 67,5 Prozent Ja auch einen 72,4-Millionen-Kredit gut für die Verbindung Selnau–Zürich HB. Am gleichen Tag stimmten zudem die Stadt Zürich, Adliswil und Langnau zusätzlichen Beiträgen für den Ausbau des SZU-Streckennetzes zu.

Bautechnisch galt es verschiedene Herausforderungen zu bewältigen. Oberirdisch hätte eine direkte Verbindung zwischen Selnau und HB durch dicht überbautes Stadtgebiet – unter anderem durch die Kasernenanlagen der Armee – führen müssen. Auch hätte sie drei Tramspuren kreuzen müssen. Eine oberirdische Führung im Bereich der Sihl kam aus Gründen des Landschaftsschutzes nicht in Frage. Einem ebenerdigen Anschluss standen auch Platzprobleme beim HB entgegen. Gegen eine Tunnelverbindung sprach ein zu jener Zeit noch vorgesehener Vollausbau der städtischen Nationalstrasse unter dem Flussbett der Sihl. Als dann 1978 entschieden wurde, die Strasse unter der Sihl zu redimensionieren, machte dies den Platz frei für einen zweispurigen Bahntunnel. Für die Option Tunnel sprach auch, dass im HB planerisch ausreichend Raum für eine

AM 4. MAI WURDE
DER TUNNEL
FEIERLICH ERÖFFNET

1990

LÄNGENPROFIL TUNNELSTRECKE SELNAU – ZÜRICH HB



U-Bahnstation ausgespart worden war, die Stimmbürger 1973 aber den Bau einer U-Bahn abgelehnt hatten. Nun stand für die neue Endstation der SZU unter der Fussgängerpassage des ShopVille ein idealer Platz zur Verfügung.

Der Spatenstich für die Bauarbeiten erfolgte im März 1986. Am 4. Mai 1990 wurde das Bauwerk feierlich eingeweiht. Tags darauf rollten erstmals Züge der SZU fahrplanmässig bis in den HB. ■

ALS S-BAHN ZU NEUER DYNAMIK

AM 27. MAI BEGINNT DAS S-BAHNZEITALTER IM KANTON ZÜRICH

1990

SZU – AUCH AUF DER STRASSE

Seit 1995 ist die SZU marktverantwortliches Verkehrsunternehmen für das Gebiet Zimmerberg, zu dem alle Gemeinden des Bezirks Horgen ausser Kilchberg und Rüschlikon gehören. Als solches ist sie für die Angebotsplanung (Fahrplangestaltung und -optimierung) sowie für die betriebliche Beratung der mit den Transportleistungen beauftragten Unternehmen zuständig. Sie hat zudem Einsitz in Verkehrskommissionen auf Gemeindeebene. Sie nimmt auch Koordinationsaufgaben mit angrenzenden Gemeinden im Kanton Schwyz sowie bei den Linien 184 (VBZ Zürich) und 240 (PostAuto Zürich) wahr.

1990





Werbeflyer für MüXXi's Märlitage.

Illustration: SZU

Mit der Integration in den Zürcher Verkehrsverbund wandelt sich die SZU 1990 mit einem Schlag von der eher beschaulichen Vororts- und Ausflugsbahn zu einer stark frequentierten Pendlerbahn. Die Passagierzahlen steigen in ungeahntem Ausmass.

Nur wenige Tage nach der Eröffnung der SZU-Verlängerung in den HB erfolgte am 27. Mai 1990 der Start der Zürcher S-Bahn und des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Für die diversen daran beteiligten Verkehrsbetriebe bedeutete das, dass sie nicht mehr als einzelne Unternehmen mit eigenem Tarif und einem klar abgegrenzten Gebiet funktionieren, sondern als Teil eines grossen Ganzen. Der ZVV definiert seither die strategischen Ziele und Stossrichtungen, trägt die Finanzverantwortung und übernimmt das Marketing. Die Verkehrsunternehmen sind aber nach wie vor für die eigentlichen Verkehrsleistungen zuständig.

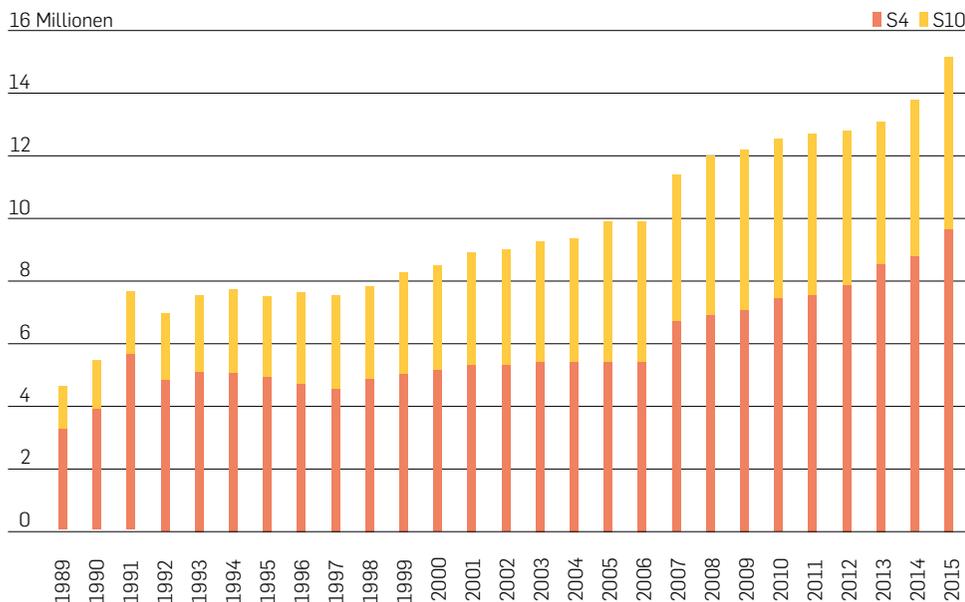
Passagierzahlen explodieren

Auch für die SZU begann damit eine neue Epoche: Mit der baulichen Verlängerung vom Selnau in den HB war der direkte Anschluss beider Linien ans S-Bahn- und ans SBB-Netz vollzogen. Die Sihltalbahn wurde, 98 Jahre nach ihrer Eröffnung, zur S4 der Zürcher S-Bahn, die Uetliberglinie, 115 Jahre nach ihrem Start, zur S10.

Die S-Bahn verlieh dem öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich einen enormen Schub. Auch bei der SZU explodierten die Passagierzahlen: Im Sihltal stiegen sie zwischen 1989 und 2015 um mehr als 250 Prozent, auf der Uetlibergstrecke gar um fast das Fünffache.

Schon im Hinblick auf die Integration der SZU in die Zürcher S-Bahn waren auf 1990 hin zahlreiche Streckenabschnitte und Haltestellen ausgebaut und erneuert worden. 1991 folgte als weiterer wichtiger Schritt der Doppelspurausbau zwischen Saalsporthalle und Brunau, um ein Kreuzen der Züge zu ermöglichen. Auf den gewaltigen Anstieg der Passagierzahlen reagierte die SZU auch mit Erneuerungen und Erweiterungen des Fahrzeugparks. Ab 1992 setzte sie – zum Hundertjahr-Jubiläum der Sihltalbahn – als erste Privatbahn der Schweiz Doppelstockwagen ein. Dieser Schritt war aus Platzgründen notwendig, denn SZU-Zugskompositionen dürfen wegen der beschränkten Perronlängen im HB und im Selnau maximal 125 m lang sein.

FAHRGASTZAHLEN SZU 1989–2015



Eine erfolgreiche Kampagne lancierte die SZU 1995 mit MüXXi. In einem speziell dekorierten Märli-Zug fuhr MüXXi, das Waldeichhörnchen vom Uetliberg, im Sommer Kinder – und auch Erwachsene – vom HB auf den Zürcher Hausberg. Im Zug und oben unter freiem Himmel bekamen die Kinder Märchen zu hören. Der Erfolg war mit über 6000 Teilnehmern derart gross, dass schon in der Vorweihnachtszeit in einem geheizten Zelt beim Restaurant Uto-Kulm eine MüXXi-Winteraktion folgte. Und in den folgenden Jahren fanden auf dem Uetliberg immer wieder MüXXi's Märlitage statt, ab 2003 dann im Sihltalwald.

Am 22. Juni 2005 kam es zu einem schweizweiten Bahnstromausfall. Die SBB und andere Bahnen verwandelten sich am Abend ab 17.35 Uhr in Geisterbahnen. Kein einziger Zug fuhr mehr, 200 000 Reisende sassen fest, ausgelöst durch eine Überlastung an einer Über-

tragungsleitung der SBB zwischen Amsteg und Rotkreuz. Eine ganze Reihe von Fehlern, Fehlplanungen und falschen Verhaltensmustern führten zum mehrstündigen Bahnausfall – während vier Stunden war das gesamte Netz der Normalspurbahnen lahmgelegt. Davon betroffen war auch die SZU. Die Unterstützung unter den Verkehrsunternehmen aber funktionierte. So fuhren Busse der VBZ für die vom Stromausfall betroffene S4 der SZU, bis der Bahnbetrieb wieder möglich war.

Sihlwald – Sihlbrugg eingestellt

Am 9. Dezember 2006 wurde mit dem Fahrplanwechsel der durchgehende 20-Minuten-Takt von Montag bis Sonntag eingeführt. In den Hauptverkehrszeiten verkehren die Züge seither noch häufiger, im 10-Minuten-Takt. Dieses Datum markiert auch das Ende der fahrplanmässigen Personenzüge, die bis dahin zwischen Sihlwald und Sihlbrugg verkehrten. In den vorangehenden Jahren hatte die Strecke allerdings nur noch ein Randdasein gefristet. Während bis Sihlwald die Zahl der beförderten Passagiere kontinuierlich angestiegen war und deshalb laufend zusätzliches Wagenmaterial eingesetzt werden musste, fuhren von Sihlwald nach Sihlbrugg zuletzt gerade mal noch acht Züge pro Tag. Nun wurde der Betrieb dieser 4,2 km langen Teilstrecke gestrichen, um Fahrzeuge für die Fahrplanverdichtung der S4 freizustellen. Die Strecke blieb aber betriebsfähig erhalten; sie wird seither sporadisch von Dampfzügen der Zürcher Museumsbahn und Extrazügen befahren.

Im Hinblick auf die Eröffnung des Einkaufs- und Unterhaltungszentrums Sihlcity 2007 wurde der Streckenabschnitt zwischen Giesshübel und Saalsporthalle auf Doppelspur erweitert und die Haltestelle Saalsporthalle völlig neu gebaut. Deren Name blieb bis heute erhalten, obwohl dort wesentlich mehr Bahnpassagiere

wegen des Einkaufszentrums und nicht wegen der Saalsporthalle ein- und aussteigen. Der Verzicht auf einen Namenswechsel hat einen triftigen Grund: Die Bezeichnung von Bahnstationen mit kommerziellen Namen ist gemäss Bahnverordnung nicht zulässig. Die SZU kommt jedoch den Kundenbedürfnissen



**SIHLWALD – SIHLBRUGG WIRD
EINGESTELLT UND NUR NOCH
SPORADISCH BEFAHREN**

2006

ORKAN LOTHAR WÜTET

Am 26. Dezember 1999 fegte der Orkan Lothar mit verheerenden Auswirkungen über die Schweiz. Er traf auch die SZU massiv. Betroffen von umgestürzten Bäumen war vor allem die Uetliberglinie. Gleich zweimal wurde sie zwischen Triemli und Uetliberg verwüstet. Die Räumung der Schienen ging zwar relativ rasch vonstatten, so dass immerhin schon bald einmal Dieselloks verkehren konnten; die Reparatur der Fahrleitungen dagegen nahm über einen Monat in Anspruch. Die Uetlibergstrecke war von allen Schweizer Bahnstrecken diejenige, welche am längsten gesperrt war – 33 Tage lang, bis am 28. Januar 2000.



Die Aufräum- und Reparaturarbeiten auf der Uetliberglinie nach Orkan Lothar zogen sich lange hin.

2007

Eine S4 überquert die Sihlbrücke zwischen den Stationen Manegg und Leimbach. Bild: Pino Ala



insofern entgegen, als auf den Bildschirmen in den Zügen neben «Saalsporthalle» auch der Zusatz «Sihlcity» angezeigt wird.

2006 nahm die SZU den behindertengerechten Umbau all ihrer Haltestellen in Angriff. Dieser Schritt erfolgte im Sinne des 2004 in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetzes, wonach Benachteiligungen für Behinderte beim Zugang zu einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs zu beseitigen sind.

Im Dezember 2007 erfolgte die Aufnahme der Verbindung zwischen HB und Langnau ins ZVV-Nachtnetz. Als SN4 verkehren jeweils Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag sowie in Festtagsnächten stündlich Bahnen nach Mitternacht für Nachtschwärmer.

Alles unter einem Dach

Ein für die Fahrgäste kaum spürbarer, aber dennoch wichtiger Entwicklungsschritt folgte Ende 2008: Seither werden alle Strecken der SZU von der Leitstelle im Giesshübel ferngesteuert. Einen direkt wahrnehmbaren Nutzen können die SZU-Kunden hingegen daraus ziehen, dass die SZU-Haltestellen 2010 mit optischen Haltestellenanzeigen ausgerüstet wurden.

2013 bezog die SZU die neue Bahnleitstelle im Giesshübel-Areal. 40 Jahre nach der Fusion der Sihltalbahn mit der Uetlibergbahn wurde damit erstmals die gesamte Verwaltung unter einem Dach vereint. ■

LUFTAUFNAHME DES
GISSHÜBEL-AREALS
MIT DER SZU-VERWALTUNG

2013

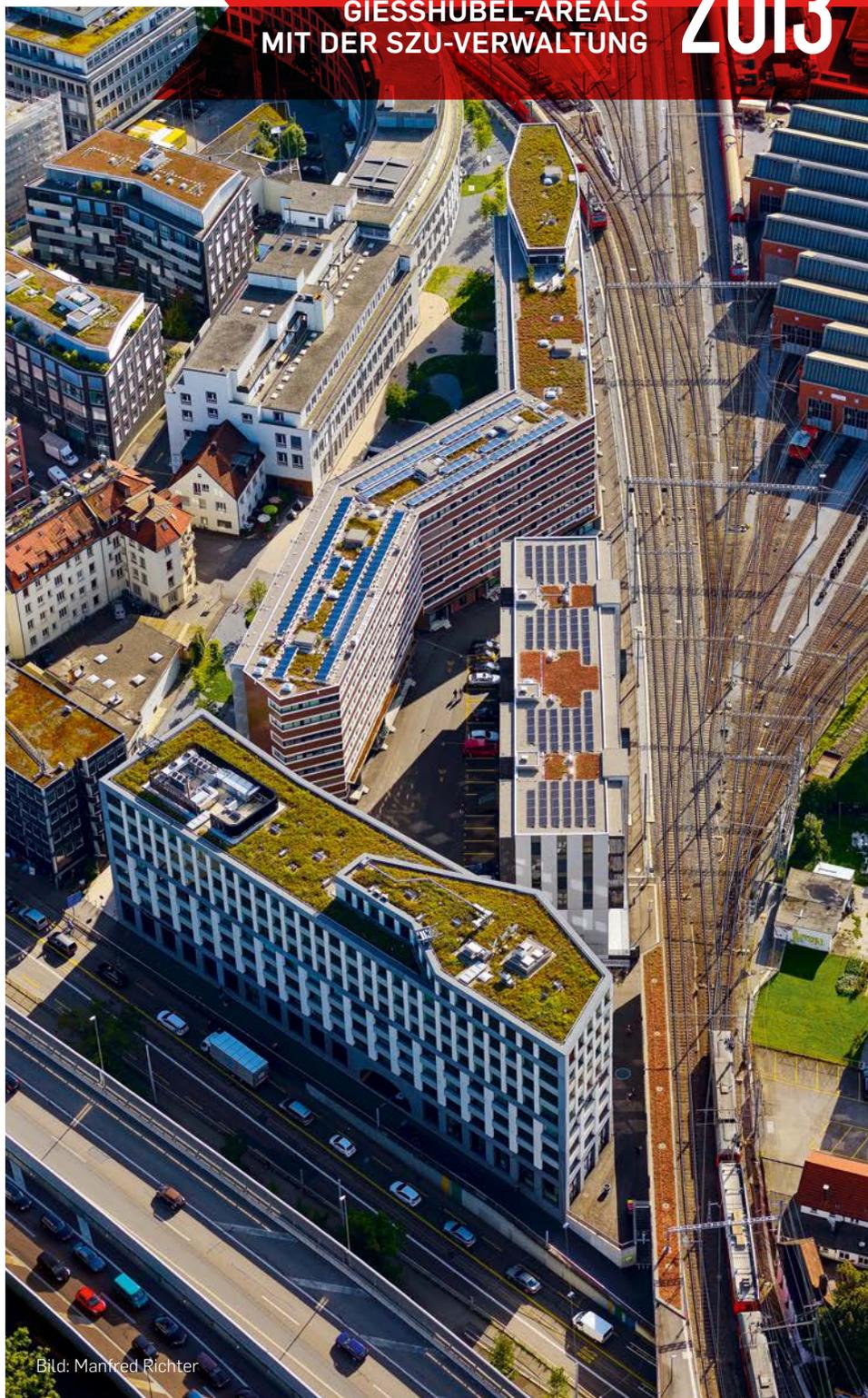


Bild: Manfred Richter

Seit 1990 ist die SZU Teil des Zürcher Verkehrsverbunds. Die S4 gehört zu den wachstumsstärksten Linien des Verbundgebiets – und wird es auch inskünftig sein.

GEMEINSAM DIE ZUKUNFT PLANEN



Die SZU ist Teil des flächen-deckenden ZVV-Angebots im Kanton Zürich. Bild: ZVV

Text: **Franz Kagerbauer,**
Direktor Zürcher Verkehrsverbund

Mit der SZU dürfen wir als Zürcher Verkehrsverbund ZVV seit gut 27 Jahren zusammenarbeiten. Was für uns gleichbedeutend mit der Dauer unseres Bestehens ist, steht bei der SZU nur gerade für ein gutes Fünftel ihrer 125-jährigen Geschichte. Und doch ist diese jüngste Zeitperiode für die SZU eine ganz besondere. Zeitgleich mit der Gründung des ZVV katapultierte sie sich nämlich im Mai 1990, fast 100 Jahre nach ihrer Gründung, in eine neue Ära: Die SZU wurde mit der Einweihung des Sihltunnels an den Hauptbahnhof abgeschlossen. Ganz im Sinne des neu gegründeten Verbunds wurde dadurch eine ganze

Region direkt mit dem wichtigsten öV-Knotenpunkt des Kantons vernetzt. Die SZU war nicht zuletzt dank dieses Ausbaus von Anfang an ein wichtiger Teil des ZVV und das partnerschaftliche Verhältnis gestaltet sich bis heute kooperativ.

Exemplarisch für den ZVV

Die SZU ist auch ein kleiner ZVV punkto Vielfalt und Vernetzung. Sie bietet in ihrem Marktgebiet sowohl Bahn- als auch Busleistungen an und betreibt überdies die einzige konzessionierte Luftseilbahn im Kanton Zürich. Auch die Zusammensetzung der Fahrgäste ist exemplarisch für den ganzen Verbund: Während die Jubiläumslinie der Sihltalbahn hauptsächlich Pendler transportiert, wird die Uetlibergbahn ab dem Triemli vor allem von Touristen und Ausflüglern genutzt. Dasselbe gilt auch für den ganzen ZVV. Die Bewohner des Grossraums Zürich profitieren sowohl in den Hauptverkehrszeiten als auch in ihrer Freizeit von einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot. Die Vielseitigkeit der SZU kommt wieder-

um dem ganzen Verbund zu Gute, denn sie leitet das strategische Geschäftsfeld für Freizeitverkehr im ZVV.

Wachstum setzt sich fort

Die beachtliche Entwicklung dieser anfangs kleinen Unternehmung zu einer leistungsfähigen Pendler- und Tourismusbahn belegt auch eine eindruckliche Zahl: Nach der Inbetriebnahme des Sihltunnels vervierfachten sich die Passagierzahlen innert 25 Jahren. Heute ist die Verbindung zwischen Zürich Selnau und dem Hauptbahnhof eine Selbstverständlichkeit, die grosse Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung im dynamischen Marktgebiet der SZU hat. Gemessen am Wachstum gehört die S4 zu den erfolgreichsten Linien im Verbundgebiet – und daran wird sich so rasch nichts ändern: Die Entwicklungsprognosen bis 2030 sehen nochmals ein grosses Wachstum vor. Das stellt die SZU und den ZVV vor Herausforderungen. Die Pläne, um ihnen zu begegnen, sind unter dem Arbeitstitel «Gesamt-schau SZU» bereits vorhanden. Anders als vor 27 Jahren wird es keinen einzelnen Befreiungsschlag wie den Sihltunnel geben. Vielmehr braucht es gezielte Eingriffe in die Infrastruktur an verschiedenen Stellen im Streckennetz sowie die Beschaffung von neuem Rollmaterial. Die Kapazitäten werden erhöht und die Fahrpläne im städtischen Bereich verdichtet. Gleichzeitig wird dadurch auch der Betrieb zuverlässiger und stabiler. Damit rüstet sich die SZU für die Zukunft und behauptet sich auch weiterhin als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Region.

Wir sind froh, dass wir diesen Weg gemeinsam mit der SZU gehen können. Dank der partnerschaftlichen Beziehung bin ich davon überzeugt, dass wir diese Herausforderungen gemeinsam meistern werden. Ich gratuliere der SZU im Namen des gesamten Zürcher Verkehrsverbunds zu ihrem stolzen Jubiläum und freue mich auf die gemeinsame Zukunft. ■

2015

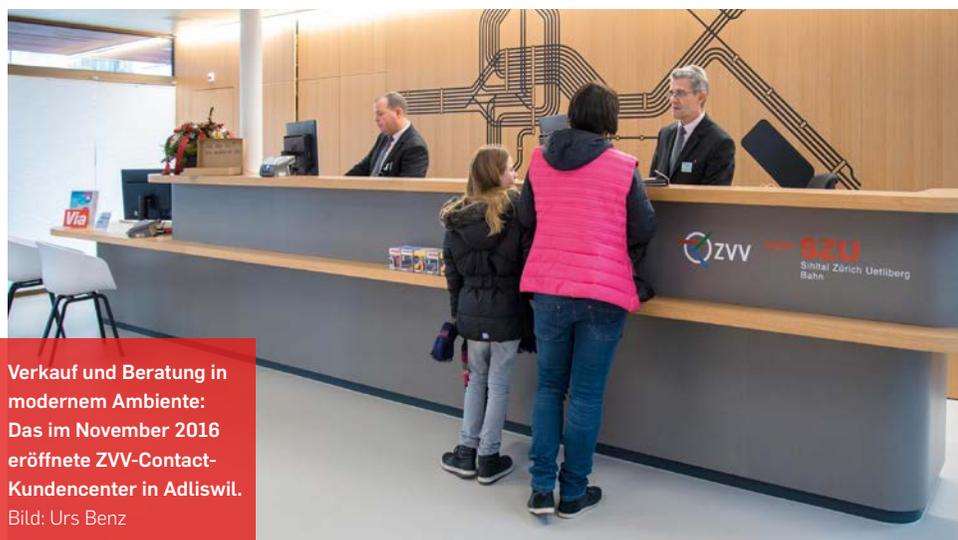
WIDERSTAND GEGEN MODERNISIERUNG UND DOPPELSPUR

Im Zuge der Modernisierung und der Straffung der Vertriebsstrukturen konzentrierte die SZU 2016 ihren Bahnreiseservice in Adliswil. Die Schliessung des Billettschalters Langnau-Gattikon sorgte im Dorf für Empörung.

Text: **Stefan Schneider**

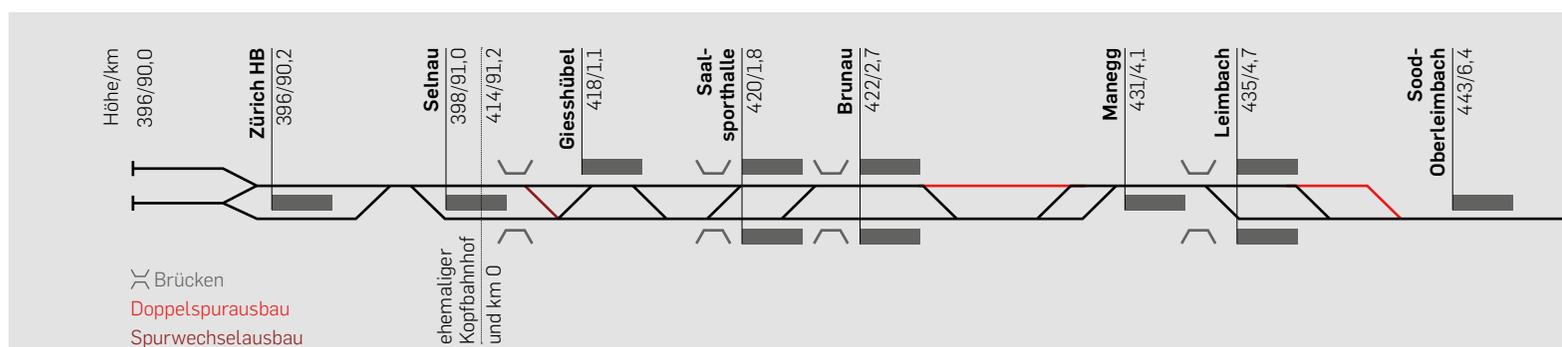
Im Sommer 2015 gab die SZU bekannt, sie werde auf den kommenden Sommer hin den bedienten Ticketschalter im Bahnhof Langnau schliessen. Dieser Schritt erfolge aus wirtschaftlichen Gründen. Über drei Viertel aller Billette würden via Selbstbedienungsautomaten verkauft, viele weitere über Internet oder Callcenter, gab das Unternehmen bekannt. Bediente Verkaufsstellen verlören dadurch immer mehr an Bedeutung. Zwei Bahnreisezentren in Adliswil und Langnau zu unterhalten, die nur sechs Minuten Fahrtzeiten voneinander entfernt seien, rentiere nicht. Da der Bahnhof Adliswil besser frequentiert ist, nahm die SZU dort die Einrichtung eines modernen ZVV-Contact-Kundenberatungsceneters in Angriff.

Was folgte, war ein Sturm der Entrüstung in Langnau. Während Monaten erschienen in der Lokalzeitung «Sihltaler» empörte Leserbriefe. Eine Schliessung sei «völlig inakzeptabel».



Verkauf und Beratung in modernem Ambiente: Das im November 2016 eröffnete ZVV-Contact-Kundencenter in Adliswil. Bild: Urs Benz

STRECKENPROFIL



hiess es etwa. Bahnbenützer, vor allem ältere, würden brutal vor den Kopf gestossen. Die Interparteiliche Konferenz Langnau (IPK) sammelte 3000 Unterschriften gegen eine Schliessung des Schalters. Selbst die Gemeinde Langnau intervenierte und prüfte die Option eines eigenen Bahnschalters. Sie verwarf dieses Ansinnen allerdings schnell, angesichts der jährlich zu erwartenden Kosten von 600 000 Franken.

Auf eine Anfrage im Kantonsrat hin verteidigte auch der Regierungsrat die geplante Schliessung, ebenfalls mit Verweis auf die fehlende Wirtschaftlichkeit des Bahnschalters in Langnau. Die IPK gab jedoch nicht auf. Anfang 2016 versuchte sie, Kantonsräte aus verschiedenen Parteien zur Gewinnung, um eine Motion im Kantonsrat gegen die Schliessung einzureichen. Doch vergeblich. Ende Juli 2016 war das Ende des SZU-Schalters in Langnau Tatsache.

Im November erfolgte die Eröffnung des ZVV-Contact-Kundencenters im Bahnhof Adliswil, das nach viermonatiger Umbauzeit das ehemalige SZU-Bahnreisezentrum ersetzte. Nach

Zürich und Winterthur ist das Kundencenter das dritte seiner Art im Kanton Zürich. In modernem Interieur werden Kunden nicht mehr an einem schwarz-grauen Schalter durch Glastrennscheiben hindurch bedient, sondern an einer offenen und geräumigen Verkaufs- und Beratungstheke. Verkauft werden nationale und internationale öV-Tickets und Abonnements, SBB RailAway-Kombi-Angebote usw. Hinzu kommen Geldwechsel sowie die Annahme von Reisegepäck. Das Kundencenter trägt auch dem nach wie vor verbreiteten Bedürfnis nach persönlicher Information Rechnung, indem es eine umfassende Beratung zu allen Bahnfragen garantiert, und das an 365 Tagen im Jahr.

Aufregung wegen Doppelspur

Nicht nur die Schliessung des Bahnschalters, sondern auch ein geplanter Doppelspurausbau sorgte 2016 in Langnau für Aufregung. Die SZU plant den Ausbau des Streckenabschnitts zwischen dem Gartendörfli und der Tennishalle, unmittelbar bei der Station Wildpark-Höfli, auf Doppelspur. Das wiederum beunruhigt die Anwohner im Gartendörfli, denn

die SZU benötigt für den geplanten Ausbau zusätzliches Land. An einer Informationsveranstaltung setzte die SZU im Mai 2016 die Anwohner über ihre Pläne ins Bild, noch ohne genau sagen zu können, wie viel zusätzliches Land für die zweite Bahnlinie tatsächlich notwendig sein wird.

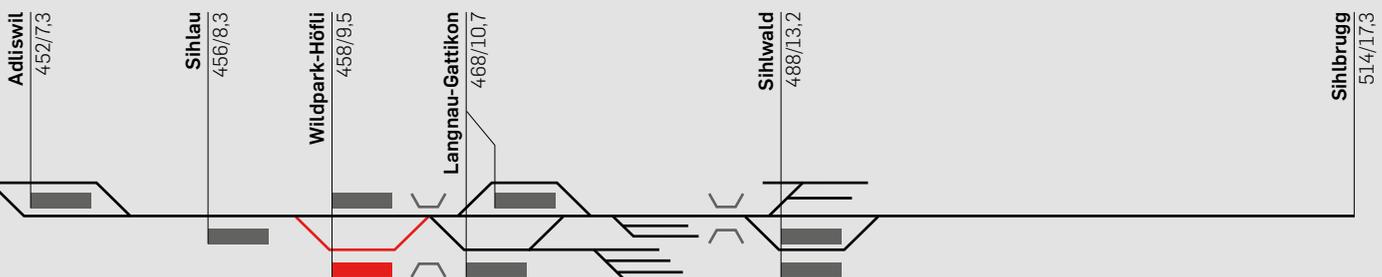
Im November kam es zu einem weiteren Treffen zwischen einer Anwohnerdelegation, Langnauer Gemeinderäten sowie SZU-Vertretern. Die SZU legte dabei dar, sie habe ein Vorprojekt in Auftrag gegeben, über das sie im Sommer 2017 genauer informieren könne. Auch beteuerte sie gegenüber den Anwohnern, darauf zu achten, möglichst wenig Privatland in Anspruch zu nehmen. Die Gegenseite präsentierte demgegenüber einen eigenen Vorschlag: Um Land im Gartendörfli zu verschonen, soll für die zweite Gleisspur die Sihltalstrasse verschmälert werden. Das Trottoir sowie der Radstreifen könnten in diesem Abschnitt aufgehoben werden. Ein aus Sicht der SZU prüfenswerter Vorschlag, der nun in Gesprächen mit dem Kanton als Eigentümer der Sihltalstrasse weiterverfolgt wird. ■

Streckenabschnitt beim Gartendörfli. Bild: Zürichsee Zeitung



KEINE EXPANSION INS LIMMATTAL

2015 reichte die SZU eine Offerte zum Betrieb der Limmattalbahn ein. Diese soll ab 2022 zwischen Altstetten und Killwangen ihren Betrieb aufnehmen. Im Frühling 2016 entschieden sich aber die Kantone Aargau und Zürich sowie das Bundesamt für Verkehr für eine andere Bewerberin: Den Zuschlag erhielt die BDWM Transport AG (Verkehrsbetrieb Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Meisterschwanden), ein Unternehmen, das hauptsächlich im Aargau tätig ist. Neben der SZU hatten sich auch die VBZ beworben.



STIMMEN VON INNEN

Aufgezeichnet: **Stefan Schneider** // Bilder: **Maria von Gunten**



PETER WIEDEMANN
LOKOMOTIVFÜHRER (45)

«Ich bin gelernter Landschaftsgärtner, wechselte aber 2001 zu der SZU, als Lokomotivführer gesucht wurden. Ich suchte eine neue Herausforderung. Bei diesem Job bin ich in meiner Führerkabine für mich allein und mein eigener Chef. Mir gefällt der gute Zusammenhalt unter Kollegen, da kann man auch mal einen Dienst abtauschen, wenn in der eigenen Familie mal was dazwischenkommt.

Herausfordernd ist es als Lokführer, die Fahrzeuge bei herbstlichem oder schlechtem Wetter zu bedienen. Da können auf der Uetlibergstrecke, die ja die steilste Normalspuradhä-

«Im Sihltal ist mehr los»

sionsbahn von Europa ist, schon mal die Räder durchdrehen und beim Anhalten kann es rutschig werden. In diesem Fall haben wir eine Magnetschienenbremse zum Runterlassen, die sich an den Schienen festsaugt. Vorwärts kommen wir zwar immer noch, aber der Fahrplan ist dann nicht mehr einzuhalten. Überhaupt fahre ich lieber im Sihltal als auf den Uetliberg. Die Sihltalstrecke ist länger und anspruchsvoller zu fahren, es ist zum Beispiel auch schwieriger, den richtigen Halteort genau zu erwischen.

Was mich immer wieder ärgert, ist, wenn Leute, die auf dem Perron warten, auf die Uhr zeigen, wenn man zu spät mit dem Zug einfährt.»



MARION MONNET
FAHRDIENSTLEITERIN (35)

«Meine Aufgabe als Fahrdienstleiterin besteht in der Überwachung des Zugverkehrs. Ich habe auf einen reibungslosen Ablauf zu achten, darauf, dass immer alles rund läuft. Gibt es Probleme, einen Störfall etwa, habe ich so zu disponieren, dass die Bahnkunden trotzdem möglichst schnell von A nach B kommen.

Zwar ist der Fahrplan weitgehend immer derselbe und das SZU-Streckennetz mit nur zwei Strecken ein kurzes. Doch stellt die Arbeit insbesondere während den Zeiten des 10-Minuten-Takts eine grosse Herausforderung dar. Klemmt zum Beispiel bei einem Zug irgendeine Türe nur für zwei Minuten, so kann das Auswirkungen auf den gesamten Fahrplan haben. Eine stete Herausforderung ist auch, zu jeder Zeit einen optimalen Fahrzeugeinsatz sicherzustellen. Hier ist ein gutes Zusammenspiel zwischen Leitstelle und den Mitarbeitern in der Werkstatt wichtig, damit immer genügend Fahrzeuge einsatzbereit sind. Diese Zusammenarbeit

«Zehn-Minuten-Takt ist sehr anspruchsvoll»

klappt sehr gut, wie mit allen andern Abteilungen. Das ist überhaupt das Besondere an der SZU: Die gute Atmosphäre unter allen Mitarbeitenden. Es geht richtig familiär zu und her. So etwas habe ich noch nirgendwo sonst erlebt, und ich habe schon in mehreren Bahnunternehmen gearbeitet.»



RENATO ARPAG AUS
GRUPPENLEITER FAHRLEITUNG (46)

«In einem Dreier-team, zusammen mit einem Transportchauffeur und einem Monteur, bin ich dafür zuständig, dass die Fahrleitung auf dem gesamten SZU-Streckennetz intakt bleibt. Zuvor war ich bei der SBB, nun bin ich zum Gruppenleiter aufgestiegen, das ist eine neue Herausforderung für mich. Mir gefällt mein Job, ich arbeite viel lieber für ein kleines statt für ein grosses Unternehmen. Die Arbeit ist nicht

«Nicht alles weit vorausgeplant»

auf Monate hinaus vorausgeplant, man kann die Einsätze auch kurzfristig umdisponieren. Die SZU ist wie ein Familienbetrieb aufgebaut, jeder hilft jedem, wenn es nötig ist. Fällt jemand aus, kann man schnell einen Ersatzmann organisieren.

Nicht so toll ist, dass wir für unsere Unterhaltsarbeiten an den Stromleitungen immer mal wieder kurze Sperrzeiten haben. Da reicht es nicht immer, die notwendigen Arbeiten in wenigen Stunden zu erledigen. Schade finde ich, dass in einigen Jahren die Seitenfahrleitung bei der Uetlibergbahn herausgenommen werden soll. Die SZU ist ja das einzige Bahnunternehmen der Schweiz, das sowohl über eine Wechselstromleitung verfügt, die bei der S4 über der Mitte der Gleise angebracht ist, als auch über eine Seitenstromleitung, die bei der S10 neben den Gleisen montiert ist. Um diese Seitenfahrleitung zu ersetzen, werden noch viele technische Hindernisse zu überwinden sein.»

DAMPFENDE NOSTALGIE



Bahnfahren wie anno dazumal.

Die Sihltalbahn gabs am 20-Jahr-Jubiläum der ZMB auch im Kleinformat fahrend zu erleben. Bilder: Urs Benz

Die Zürcher Museums-Bahn (ZMB) hält die Erinnerung an die gute alte Zeit aufrecht. Im Sommerhalbjahr dampfen regelmässig historische Züge durchs Sihltal.

die Dampflok bei diesen Fahrten historische Wagen der frühen Sihltalbahn, deren Geburts- respektive Baujahr ebenfalls ins 19. Jahrhundert zurückgehen.



«Schnaaggi-Schaaggi» und «Hansli» heissen die beiden Dampflokomotiven, die mit Baujahr 1899 und 1893 noch die Gründungszeiten der Sihltalbahn miterlebt haben. Und noch immer – oder wieder – fahren sie regelmässig durchs Sihltal. Die weissen Dampf Wolken, die sie aufsteigen lassen, und das laute Pfeifen, das dann jeweils im ganzen Sihltal ertönt, lassen nicht nur das Herz von Bahnfreunden höher schlagen. Jeweils von April bis Oktober, am letzten Sonntag des Monats, finden die öffentlichen Fahrten statt, die allen Interessierten offenstehen (Reservationen nur fürs «Spiiswägeli» notwendig). Im Schlepptau haben

Gepflegt wird die Bahn von der Zürcher Museums-Bahn (ZMB), einem gemeinnützigen Verein, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, wertvolle alte Schienenfahrzeuge in betriebsfähigem Zustand zu erhalten und für breite Kreise der Bevölkerung zugänglich und erlebbar zu machen. Der Verein setzt sich seit 1996 für die Erhaltung des historischen Rollmaterials der Sihltalbahn ein. Im Mai 2016 konnte er mit einem grossen Fest sein 20-Jahr-Jubiläum feiern. Die historischen Züge sind in einer Remise beim Bahnhof Sihlwald untergebracht. In aufwendiger Fronarbeit sorgen die Mitglieder des ZMB dafür, dass diese fahrtüchtig bleiben. ■

DIE ENTWICKLUNG DES SCHRIFTZUGS DER SZU



In den letzten 125 Jahren entwickelten sich das Sihltal und der Südwesten der Stadt Zürich – geprägt durch die SZU – zu einem wichtigen Wohn- und Arbeitsplatzstandort.

DIE SZU ALS IMPULSGEBERIN FÜR DIE STADTENTWICKLUNG



Greencity ist das erste zertifizierte 2000-Watt-Areal der Schweiz. Bild: Losinger Marazzi AG

Text: **Wilhelm Natrup, Kantonsplaner Zürich**

Bei der Betrachtung der Siegfriedkarte aus dem Jahr 1880 fällt auf, dass der Südwesten der Stadt Zürich hauptsächlich durch Fabrikareale (Lehmgruben und Ziegeleien, Brauereien) geprägt war. Ebenso ist ersichtlich, dass entlang der Sihl verschiedene Fabriken bestanden, welche von der Wasserkraft profitierten (u.a. Seidenwebereien). Beinahe der ganze Hang zwischen Wiedikon und dem Uetlibergwald war damals frei von Bebauungen und auch Adliswil und Langnau a.A. besaßen damals lediglich Dorfcharakter. Mit dem Bau und der Eröffnung der Sihltalbahn 1892 sowie der Weiterentwicklung der 1875 eröffneten

Uetlibergbahn (zusätzliche Haltestellen) bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts änderte sich die Ausgangslage für diese Dörfer und Stadtgebiete aber grundlegend. Einerseits konnten die Produkte der Fabriken per Bahn schnell für den Markt abtransportiert werden, was dazu beigetragen hat, dass sich die Fabriken (u.a. die Zürcher Ziegeleien AG) vergrössern und flächenmässig weiterentwickeln konnten. Andererseits trug die neue Bahnerschliessung zu einer ersten Bautätigkeit für Wohnungsbau und der damit verbundenen rasanten Bevölkerungsentwicklung bei (z.B. Verzehnfachung der Wohnbevölkerung von Adliswil von 1836 bis

1960). In dieser Zeit entstanden mitunter auch die meisten Wohnbauten am Friesenberg, welche das Quartierbild aufgrund ihrer kleinteiligen Struktur und der Durchgrünung bis heute stark prägen und in der Wohnbevölkerung grosse Beliebtheit erfahren.

Neue Entwicklungsperspektiven

Nach dem Produktionsende in den Lehmgruben und Ziegeleien sowie strukturellen Veränderungen anderer Industriebetriebe (u.a. Sihlpapier) entstanden insbesondere für die von der SZU erschlossenen Gebiete innerhalb der Stadt Zürich bzw. um den Bahnhof Giesshübel

neue Entwicklungsperspektiven. Bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene und grossflächige Areale wurden für neue Nutzungen frei. In diesem Zeitraum begann die zweite prägende Entwicklungswelle im Südwesten Zürichs, welche bis heute beobachtet werden kann. Nacheinander entstanden auf dem Tiergartenareal, auf dem Werkhofareal der ehemaligen Baufirma Heinrich Hatt-Haller sowie in der Binz neue Wohn- und Geschäftshäuser des Dienstleistungsgewerbes. Dank geeigneten raumplanungsrechtlichen Vorgaben (i. d. R. Gestaltungspläne) konnten die ehemaligen Industriearale mit qualitativem Städtebau entwickelt werden. In die-

Die Veränderungen entlang der SZU sind Zeitzeugen der Industrialisierung und Urbanisierung.

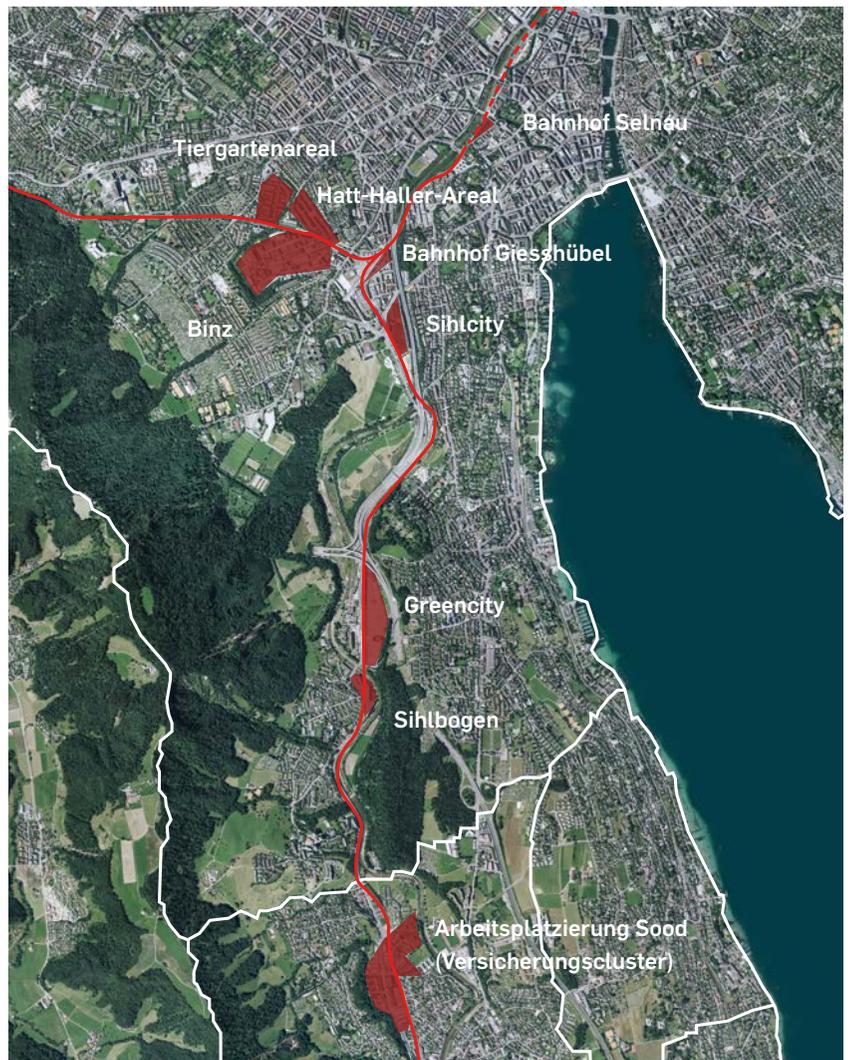
sem Zusammenhang zu nennen ist sicher auch das Projekt «Sihlcity», bei welchem historisch wertvolle Bausubstanz erhalten und mit Neubauten zu einem stadtprägenden Gesamtkomplex vereint werden konnten. Bei dieser Entwicklung konnte das Areal vor allem auch davon profitieren, dass ein wichtiger Umsteigeknoten von Bahn, Tram und Bus realisiert wurde. Weiter gilt es die Überbaung «Sihlbogen» zu erwähnen, welche zwischen Sihl, Bahntrasse und Leimbacherstrasse liegt. Bei dieser genossenschaftlichen Überbaung wurde die Nähe zum SZU-Bahnhof «Zürich Leimbach» so stark gewichtet, dass die Bewohnerinnen und Bewohner auf einem Teilareal auf ein eigenes Auto verzichten müssen. Als Anreiz für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erhalten sie aber einen Rail-Check im Gegenwert eines übertragbaren Zone-110-Jahresabos. Als eines der letzten Umnutzungsprojekte entsteht derzeit auf dem 70 000 m² grossen Areal der ehemaligen Sihl-Papierfabrik direkt an der Bahnstation Zürich Manegg der neue Stadtteil «Greencity». Das erste zertifizierte 2000-Watt-Areal soll schliesslich Raum für Büros, Einkaufen, Hotel und Wohnen bieten.

Prägend für Adliswil und das Sihltal war zudem die Entstehung des sogenannten Versicherungsclusters um den Bahnhof Sood-Oberleimbach zu Beginn der 1990er-Jahre. Ebenfalls auf einer Industriebrache konnten dazumal zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen werden, welche vom Hauptbahnhof Zürich mit der SZU in rund 15 Minuten erreichbar sind. Ein arealbezogener Entwicklungsimpuls wurde auch durch die Bahnverlängerung von Zürich Selnau zum Hauptbahnhof ausgelöst. Die frei werdende Fläche des ehemaligen Kopfbahnhofs wurde zu einem Blockrand mit hoher Wohnqualität umgewandelt.

Qualität wie ein Tram

Die räumlichen Veränderungen entlang der SZU sind somit Zeitzeugen der Industrialisierung und der Urbanisierung in der Stadt Zürich und im Sihltal. Die SZU hat dabei eine zentrale Rolle als Impulsgeberin gespielt. Ein Blick in

die Vergangenheit zeigt demnach am Beispiel der SZU auf begrenztem Raum sehr schön das Wechselspiel zwischen Siedlung und Verkehr. Unter anderem dank der SZU haben sich der Südwesten von Zürich und das Sihltal zum heutigen Wohn- und Arbeitsstandort entwickelt. Zukünftig ist davon auszugehen, dass sich die SZU noch weiter als Pendler-Verbindung etablieren wird. Einerseits erhält die Bahn durch den geplanten 7,5-Minuten-Takt eine Erschliessungsqualität wie ein Tram und andererseits bestehen beispielsweise in Adliswil grössere Entwicklungsreserven, welche in den nächsten Jahren noch bebaut werden sollen. Aus raumplanerischer Sicht gilt es somit, die geeigneten Infrastrukturvoraussetzungen zu nutzen, damit verbunden die bestehende Siedlungsqualität zu bewahren bzw. zu erhöhen und die Siedlungsentwicklung weiter auf die zentralen Stellen um die Bahnhöfe auszurichten. ■



Die SZU – auch zukünftig Perlenkette der (Stadt-)Entwicklung.

Quelle: GIS-ZH/ARE

DIE ZUKUNFT WARTET NICHT

7,5-Minuten-Takt, längere Züge mit mehr Stehplätzen, Doppelspur- und Perronausbauten: Die SZU rüstet sich für die Zukunft, in der die Zahl der Passagiere massiv ansteigen wird.

Text: **Stefan Schneider**

Die S4 durchs Sihltal ist, gemessen am Wachstum der Passagierzahlen seit 1990, eine der erfolgreichsten S-Bahnlinien des ZVV. Und ein Ende des Booms ist nicht in Sicht. Denn das Sihltal wird auch weiterhin eine ausgeprägte Wachstumsregion bleiben. Bis 2030 werden entlang der S4 insgesamt rund 9000 zusätzliche Arbeitsplätze und 7500 mehr Einwohner erwartet. Ein aktuelles Beispiel für den Boom im Sihltal ist etwa im Gebiet Manegg zu sehen: Dort entsteht die Grossüberbauung Greencity, wo in naher Zukunft 1700 Menschen wohnen und 2600 Leute arbeiten werden.

Gemäss Prognosen werden sich die Passagierzahlen im Sihltal zwischen 2011 und 2030 um achtzig Prozent erhöhen. Treffen diese Voraussagen ein, bedeutet das für die SZU, dass sie dann täglich 40 000 Menschen auf der S4 zu transportieren hätte. Auf der Uetliberglinie sagen die Prognosen ein Wachstum von 30 bis 40 Prozent bis ins Jahr 2030 voraus. Das stellt die SZU vor grosse Herausforderungen, für die sie die Weichen schon heute zu stellen hat.

Die Kapazitäten auszubauen, ist dabei gar nicht so leicht. Nach wie vor sind mehrere Streckenabschnitte nur eingleisig; ein Ausbau auf zwei Gleise ist im dicht bebauten Sihltal keine einfache Sache. Und die Tatsache, dass die S4



mit Wechselstrom, die S10 mit Gleichstrom fährt, erschwert eine Steigerung der Streckenkapazität. Als Übergangslösung hat die SZU seit dem Herbst 2013 Zweispannungs-Triebzüge im Einsatz, welche sowohl im Sihltal als auch am Uetliberg einsetzbar sind. 2023 soll die Uetliberglinie auf Wechselstrom umgestellt werden sowie ein Spurwechsel beim Hürlimann-Areal realisiert werden.

Doppelstockzüge – ein Auslaufmodell

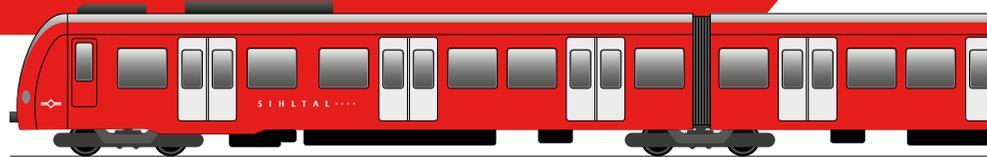
Um sich für die Zukunft zu rüsten, hat die SZU eine Gesamtschau vorgenommen und Zukunftsstrategien für den Ausbau bis 2030 entwickelt. Oberstes Ziel ist dabei die Schaffung zusätzlicher Beförderungskapazitäten sowie die Sicherstellung eines stabilen Betriebsablaufs.

In einer ersten Phase will die SZU ab 2023 einstöckige und 125 m statt 100 m lange Züge einsetzen. Die heutigen doppelstöckigen Züge verfügen zwar über mehr Sitzplätze als einstöckige Fahrzeuge. Doch viele Passagiere bleiben im Eingangsbereich stehen, da sie nur kurze Strecken fahren, und behindern so den schnellen Transfer. Zudem verfügen doppelstöckige Wagen nur über wenige Türen.

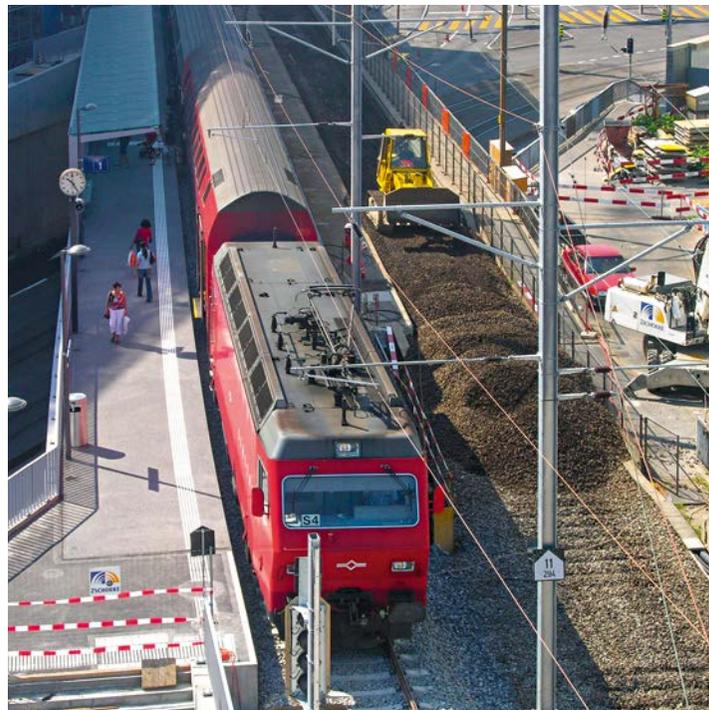
Für die Zukunft sind daher einstöckige Wagen mit vielen Türen und einem hohen Stehplatzanteil vorgesehen. Steigen die Passagiere schneller ein und aus, so ermöglicht dies einen höheren Takt. So ist zwischen HB und Langau ein durchgehender 15-Minuten-Takt vorgesehen, zwischen HB und Adliswil in den Stosszei-

DER ZUG DER ZUKUNFT,
EINSTÖCKIG UND MIT
MEHR TÜREN

2023



Schon heute steigt die Zahl der Passagiere von Jahr zu Jahr. Bis 2030 wird dies laut Prognosen noch stärker der Fall sein.



Für die Zukunft muss die SZU ihre Kapazitäten weiter erhöhen. Dies macht den Ausbau weiterer Streckenabschnitte zu Doppelspuren notwendig.

Bilder: Pino Ala

ten ein 7,5-Minuten-Takt. Ähnliches ist für die S10 geplant: 7,5-Minuten-Takt zwischen HB und Binz in den Stosszeiten, 15-Minuten-Takt bis Triemli.

Im Hinblick auf die kürzere Zugsabfolge sind weitere Doppelspurausbauten geplant, und zwar zwischen Brunau und Höcklerbrücke sowie südlich der Station Leimbach. Die Verlängerung der Züge von 100 auf 125 m erfordert zudem verschiedene Perronverlängerungen.

Dringend notwendig ist der Ausbau der Perrons im Hauptbahnhof. Vorgesehen sind eine Verlängerung der heutigen Perrons, um die Kapazitäten zu erhöhen, sowie eine behindertengerechte Anpassung. Insbesondere die bei-

den Aufgänge für Passagiere genügen den Anforderungen längst nicht mehr, stauen sich doch bei den Rolltreppen die Menschen in den Stosszeiten schon seit Jahren. Die engen räumlichen Verhältnisse im HB stellen die Planer dabei vor eine echte Herausforderung. Als Option ist zurzeit ein dritter Aufgang am Ostende des Perrons im Gespräch. ■

Die Prognosen gehen davon aus, dass die S4 im Jahr 2030 täglich 40 000 Menschen transportieren wird.



Die Bahn hängt an den Seilen. Die Propeller bewegen sich dadurch fährt der Zug an den Seilen. Der Zug ist sehr lang, man sieht es aber nicht auf dem Bild. Der Zug fährt in der Luft am Land und im Wasser, es sind ganz bewome Size und ein luxus restaurant. Es ist ganz schön innen drin. Moritz H.

DIE SZU DER ZUKUNFT AUS KINDERSICHT

Die Sihltalbahn hat nicht nur 125 Jahre Vergangenheit hinter sich. Nein, ihr steht auch auch eine Zukunft bevor. Wie die aussehen könnte, wie die Züge, die künftig durchs Sihltal fahren werden, aussehen sollten, dazu präsentieren 9- bis 10-jährige Kinder ihre Vorschläge. Die 3./4.-Klass-Schülerinnen und -Schüler der Primarschule von Lehrerin Valentina Albione im Schulhaus Werd in Adliswil haben ihre Vorstellungen zeichnerisch zu Papier gebracht und mit kurzen Begleittexten versehen.

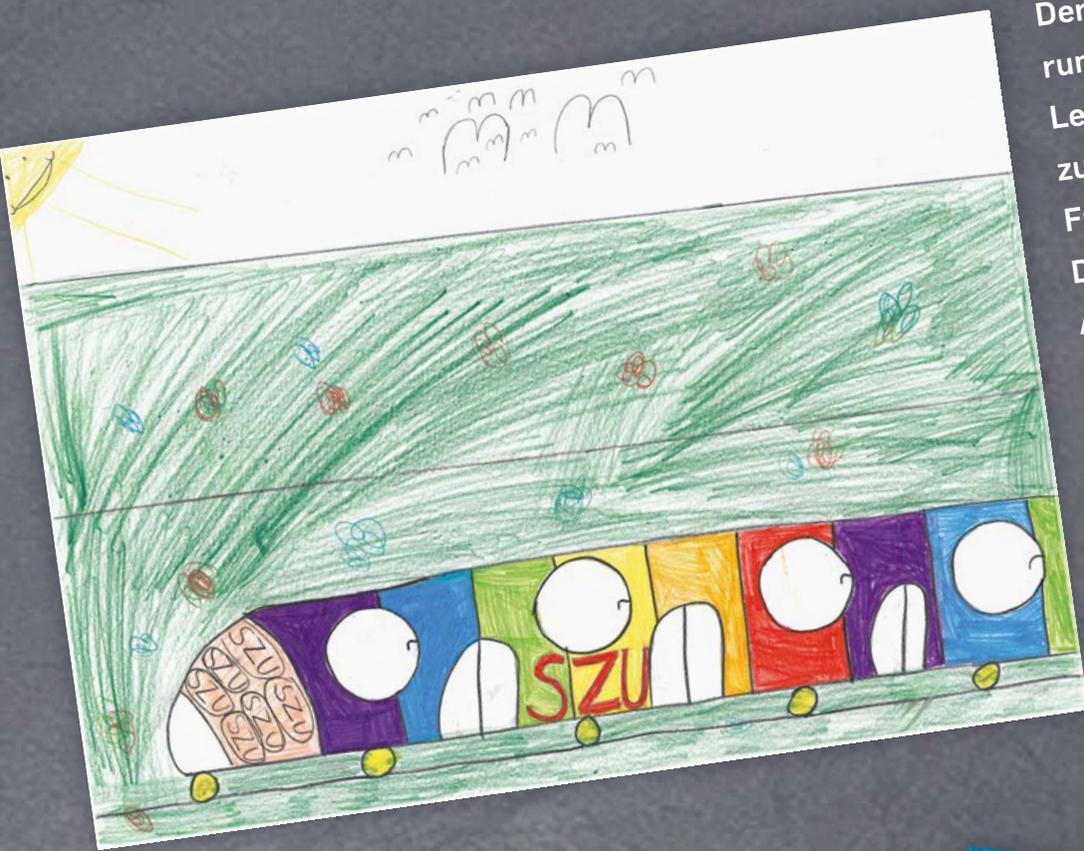


konzert wagen mit zuschauer. Joël F.

Der Zug kann schweben wegen dem gegenmagnet. Der Zug seine geschwindigkeit ist 281 km/h. Innen drinn ist es Sehr ruhig man hört nichts von draussen Innen drinnen ist es wie ein Restaurant. Cem K.



Der Zukünftiger SZU Zug hat runde Fenster und die Leute die am morgen keine zeit zum früstücken hatten kriegen Für 4 Fr. Gesundes früstük. Die SZU zug führe öffnet sich Automatisch und giebt WCS und im zug gibt es Masage Stüle. Alicia W.

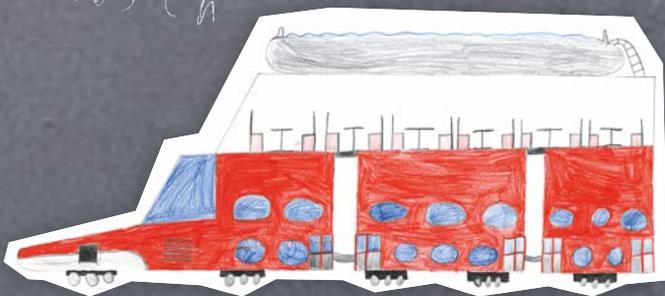


In der Zukunft möchte ich drei stöcke. Im Obersten Stock möchte ich Schlafrum. Im zweiten Stock ein Sofa mit Café und Kiosk und fünf pools. Im ersten Stock ist alles normal (wie die Züge von heute). Amba Z.

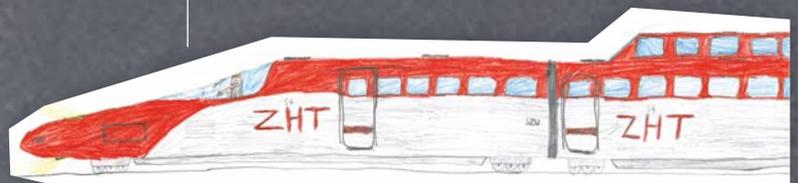


Die ZHT (Zürich highspeed Train) ist dazu gedacht das man an die S4 Linie in sogar 10 Sekunden zwischen die Haltestellen Verkehren kann. Die ZHT hat auch grosse Kapazität. Die ZHT hat 3 Doppelstöckige Waggons und an beide Seiten Ziehaggons in dem auch Platz für die Passagiere ist. Marton K.

Die toten hasen



Es hat ganz oben ein pool und unter dem pool ist ein Restorand uter dem Restorand sind normal Stockwerke. Erik T.





Dieser fliegende Zug kann 300 km/Stunde fahren. Was gut ist es hat masagesitze. und es ist so ruhig Wie in einem Restarand und es gibt auch Essen. Dario M.



Das ist der Zukunfts Zug von SZU. Drinen ist es wie in einem luxuserpartment. Mann kann dort essen. Im disen Zug gibt es sogar einen Wollpull. Es fährt sogar über dem Wasser. Erdonit M.



Der Zuhg ist soo besondrst Weil man auf dem Zuhg esen und trinken kan. Im Zuhg hates ein Halenbad und im Halenbad hates Ser File Ruschbanen. Dort darfen auch die Fon der SZU drinsein weil ales Fon aleine get. Der Zuhg fert durch Wisen und Welde. Phoibi B.

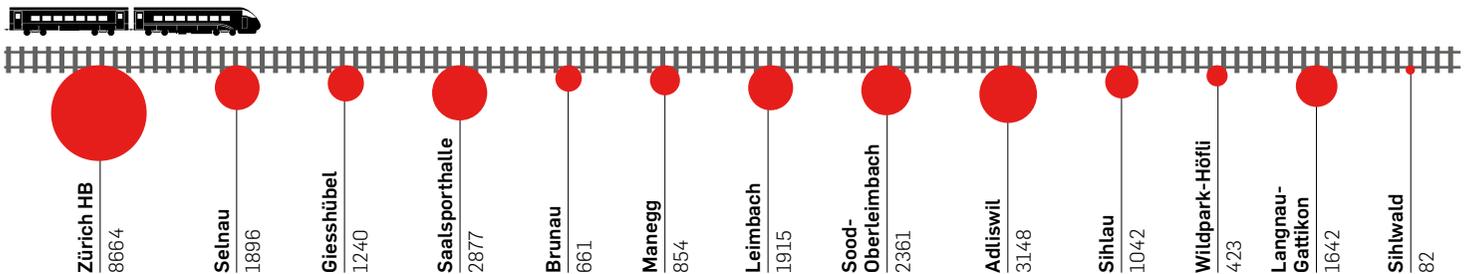
Dieser Zug schwebt. man kan dort Fernse schauen. Dieser Zug ist ser speziel er fährt in der ganzen Schweitz. Samira B.



DAS MUSS MAN NICHT WISSEN...

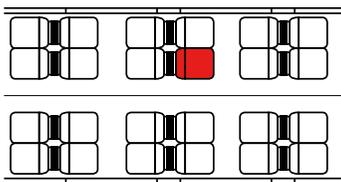
... ist aber doch interessant

ALLE EINSTEIGEN! Täglich steigen an die 27 000 Bahnkunden in die S4 ein. Am meisten im Zürich HB, am wenigsten in Sihlwald.



3263

Sitzplätze stehen den Fahrgästen in den Zügen der Sihltalbahn zur Verfügung.



In einer durchschnittlichen Woche rollen von Montag bis Sonntag insgesamt **39 352 Räder** durch den Bahnhof Adliswil. Alle diese Räder verteilen sich auf Lokomotiven und Wagen der S4 sowie auf Dienstzüge.

OHNE STROM GEHT GAR NICHTS

Die Sihltalbahn fährt mit Wechselstrom.



9 774 916 kWh

aktueller Verbrauch pro Jahr

WER WO WIRKT 151 Personen arbeiten aktuell in der SZU.

Geschäftsleitung



Betrieb

Bau/Technik



Rollmaterial



Verwaltung

Luftseilbahn



WAS WUCHERT DENN DA?

Die Gleisanlagen der SZU sind auch ein Lebensraum für Pflanzen. Aktuell wachsen zwischen 25 und 35 Pflanzenarten entlang der Gleise. Das sind wenig, aufgrund jahrelanger intensiver maschineller Böschungspflege. In Zukunft sollen es – im Interesse der Biodiversität – wieder mehr sein.



IMPRESSUM

Jahrheft Nr. 67/2017

Herausgeber:

Verein Pro Sihltal

Wachtstrasse 10, 8134 Adliswil

Bezugsquelle Hefte: www.prosihltal.ch

Auflage: 1600 Exemplare

Redaktion: Stefan Schneider, Adliswil

Konzept und Gestaltung:

BBGmarconex AG, Thalwil

Druck: Druckerei Studer AG, Horgen

DANK

Für das Jahrheft Nr. 67/2017 hat der Verein Pro Sihltal finanzielle Beiträge erhalten.

Pro Sihltal bedankt sich ganz herzlich bei:

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU

Erika Brawand Jucker-Stiftung

Gemeinde Horgen

PRO SIHLTAL

125
Jahre SIHLTALBAHN

Das Sihltal feiert – feiern Sie mit!



Mehr Infos auf www.szu.ch/125



SZU

Sihltal Zürich Uetliberg
Bahn