

Der Üetliberg und der Sihlwald sind sieben Wochen lang vom HB abgehängt

Bauarbeiten rufen in Erinnerung, wie wichtig vor 30 Jahren der Bau eines Tunnels war

STEFAN HOTZ

Kein anderer Bahnhof weit und breit, nicht einmal der Hauptbahnhof, hat sich in den letzten Jahrzehnten so radikal verändert wie Zürich Selnau. Heute ist das eine Haltestelle in einem zweispurigen Tunnel, ganz auf Funktion und Effizienz reduziert. Bis vor 30 Jahren stellte er sich als stolzes, wenn auch bescheidenes Tor zur Stadt dar: ein Kopfbahnhof mit je zwei Gleisen für die Züge auf den Üetliberg und jene ins Sihltal.

Der Ausgang zur Selnaustrasse führte durch ein bogenförmiges Portal. Auf dem Grundstück der gegenüberliegenden Strassenseite, eingerahmt vom Schanzengraben und vom Hallenbad City, stand damals Zürichs Henkerhaus, das bald dem Börseneubau weichen musste. Der Bahnhof Selnau selber machte Platz für eine der ersten grossen Wohnsiedlungen, welche die Stadt nach einer langen Phase der Abstinenz in den neunziger Jahren wieder selber erstellte.

Seit 1990 in den HB

Heute ist schwer vorstellbar, dass man für einen Ausflug auf Zürichs Hausberg oder in den Sihlwald nicht am HB in einen Zug der Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn (SZU) einsteigen kann. Doch das war bis zu ihrer Verlängerung vor 30 Jahren nicht möglich. Mit der Verschiebung des Bahnhofs Selnau etwa 200 Meter stadteinwärts und seiner Verlegung in den Untergrund blieb ihm immerhin eine Extravaganz erhalten. Der Ausgang zur Sihlbrücke aus dem Flussbett der Sihl hat etwas vom Turm eines U-Boots, das hier gestrandet scheint, und weckte seinerzeit das Interesse zahlreicher Architekten. Die Treppen im Innern des Aufbaus dürften in den nächsten Wochen häufiger benutzt werden. Heute Samstag stellt die SZU nämlich bis Anfang September den Verkehr zwischen Selnau und HB ein (siehe Zusatz).

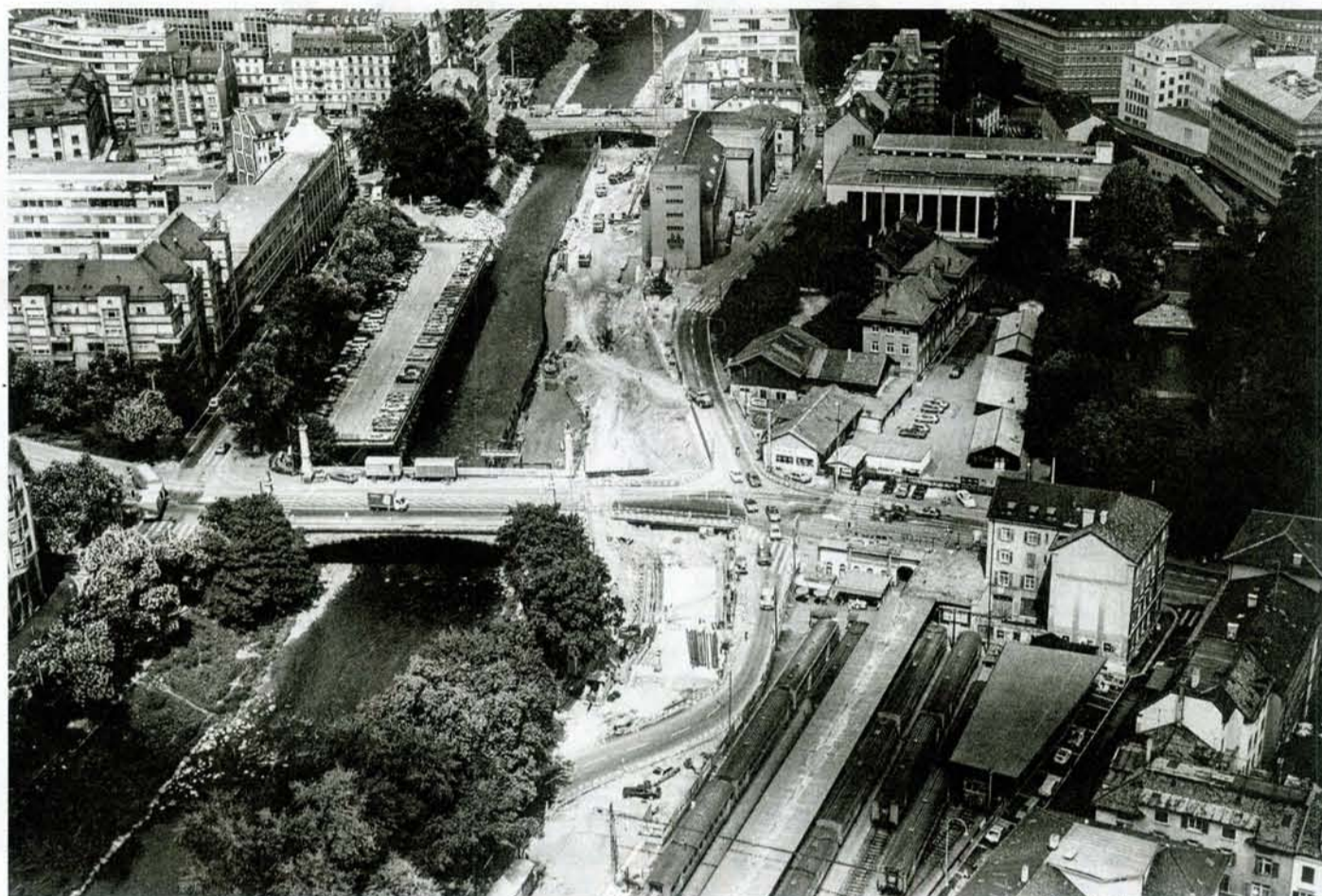
Der eingeschränkte Bahnbetrieb fördert fast buchstäblich eine weitere Eigenheit der SZU zutage. Sie verfügt auch über den weitgehend vergessenen Manesse-Tunnel, der vom Portal unter der Sihlhochstrasse bis zum Bahnhof Wiedikon führt. Weil es der eng getaktete Fahrplan nicht erlaubt, dass alle Züge der S 4 aus dem Sihltal während der Bauzeit im Bahnhof Selnau die Fahrtrichtung wechseln, wird in den nächsten Wochen ein Teil von ihnen ab Giesshübel nach Wiedikon geführt.

Die etwa einen Kilometer lange Strecke mit dem fast 100-jährigen Tunnel dokumentiert den alten Wunsch der SZU nach einem Anschluss an das SBB-Netz. Sie wird aber laut einem Bericht der «Zürichsee-Zeitung» nur hin und wieder von Güterzügen befahren. Ironie des Schicksals: Auch am anderen Ende in Sihlbrugg verfügt die SZU an sich über einen Anschluss an die Gleise der SBB. Doch 2006 wurde der Betrieb ab Sihlwald mangels Nachfrage eingestellt.

Erst Sanierung, dann Ausbau

Die Verlängerung der SZU an den HB bildete seinerzeit nicht Gegenstand der engeren Planung für die Zürcher S-Bahn und der Volksabstimmung vom November 1981 für den Kredit. Sie war aber bereits seit Jahrzehnten ein Thema. Problematisch war für die Fahrgäste vor allem, dass nur das Tram 8 am alten Standort des Bahnhofs Selnau vorbeifuhr, das jedoch nicht zum HB führt. Ende Februar 1993 nahm das Zürchervolk in einer separaten Abstimmung den Staatsbeitrag an die Gesamtkosten von 105 Millionen Franken mit Zweidrittelmehrheit an. Am 4. Mai 1990, drei Wochen vor Inbetriebnahme der S-Bahn, rollten die ersten Züge der SZU bis zum HB.

Es war der Beginn einer Erfolgsgeschichte. Nicht nur für Ausflügler wurde die direkte Verbindung wichtig, auch für die wachsende Zahl von Pendlern aus dem Sihltal und den südlichen Quartieren von Zürich. Die Abstimmungszeitung



Die Baustelle der SZU-Verlängerung Ende der 1980er Jahre mit dem alten Bahnhof Selnau (unten rechts im Bild).



Der damalige Kopfbahnhof Selnau, wo die Züge der SZU bis 1990 umkehrten.

BILDER SIHLTAL-ZÜRICH-ÜETLIBERG-BAHN (SZU)

So gelangen Ausflügler trotzdem ins Grüne

nil. Seit 29 Jahren verbindet die Bahn den Üetliberg und das Sihltal mit dem Zürcher Hauptbahnhof. Nun wird der Abschnitt aber für sieben Wochen unterbrochen. Die Ursache dafür ist die nötige grundlegende Erneuerung der Fahrbahn, die allmählich das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Dabei wird auf einer Länge von rund 800 Metern selbst der Beton unter den Gleisen abgefräst. Das ist nicht wie der übrige Unterhalt während der Betriebsphasen in der Nacht machbar.

Vom 13. Juli bis zum 1. September ist die Strecke zwischen HB und Bahnhof Selnau deshalb in beide Richtungen gesperrt. Betroffen von den Bauarbeiten sind die Linien S 4 und S 10 der S-Bahn. Die Sperrung führt dazu, dass die meisten Züge in Zürich Selnau starten und enden. Vorübergehend herrschen also Verhältnisse wie vor 1990, als Selnau noch der Endbahnhof der Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn war.

Laut SZU können aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Stadtzentrum

während der Bauzeit keine Bahnersatzbusse eingesetzt werden. Für die Pendler aus dem Sihltal und Ausflügler Richtung Üetliberg gibt es verschiedene Möglichkeiten, den Unterbruch zu überwinden:

- Reisende können die rund 900 Meter zu Fuss zurücklegen. Laut der Medienmitteilung dauert der Spaziergang entlang der Sihl rund 12 Minuten.

- Statt nach Selnau können die Passagiere über Wiedikon reisen, wohin jeder zweite Zug der S-4-Linie umgeleitet wird. Dort bestehen Anschlüsse an diverse Züge und Tramlinien.

- Die Strecke kann auch per Mietvelo zurückgelegt werden. Bei den Bahnhöfen gibt es Ausleihstationen.

- Für Nachtschwärmer fährt am Freitag und Samstag ein Bahnersatzbus vom Bahnhofsplatz nach Selnau, wo ein Anschluss an die SN 4 besteht.

von 1993 bezifferte das Potenzial auf 50 Prozent mehr Fahrgäste, das Konzept werde «auch in einer fernen Zukunft noch genügen». Die ist bereits da. Die Passagierzahlen der SZU haben sich seit 1990 fast verdreifacht. Nun bestehen Pläne, dank zusätzlichen Doppelspurabschnitten und dem Ausbau von Bahnhöfen bis in zehn Jahren im näheren Stadtbereich den 7½-Minuten-Takt einzuführen.

Noch weiter verlängern?

Für die ferne Zeit gibt es noch andere Perspektiven. Schliesslich endet die SZU unter dem Bahnhofplatz in einem Raum, der bereits Ende der sechziger Jahre für die dann verworfene U-Bahn ausgespart wurde. Der Bahnjournalist Jürg Lüthard schlägt vor, die Gleise unter der Limmat hindurch weiterzuführen und so das Zürcher Hochschulgebiet besser mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Auch eine Fortführung in zwei Ästen bis Irchel/Bucheggplatz einerseits und Fällanden/Maur andererseits sei denkbar. Doch das wäre ein Milliardenprojekt, figuriert in keiner Planung und ist Zukunftsmusik.



WIR STADTTIERE

Mediterrane Mächte

Urs Bühler · Nun steigt es wieder in die Züge und fährt gen Süden, das vom Fernweh getriebene Stadtvolk. Wir aber beschäftigen uns mit einer Kreatur, deren Vorfahren vor Jahrzehnten damit begannen, als blinde Passagiere in umgekehrte Richtung aufzubrechen: Mauereidechsen. Diverse Unterarten kamen einst aus dem Tessin und Italien in unsere Stadt, als einzelne Tierchen mit Bahnfrachten einreisten, und vermehrt sich tüchtig. Just dieser Tage schlüpft wieder Nachwuchs aus den Eiern.

Längst also ist Podarcis muralis – mit dem beiläufigen Fallenlassen lateinischer Namen legen wir Journalisten uns gern ein wissenschaftliches Mäntelchen um – hier heimisch geworden. Dabei haben sich diese Tierchen zu wackeren Botschaftern nicht nur der Versüdlung dieser Stadt, sondern auch des Bahnverkehrs gemauert: Sie breiten sich besonders emsig entlang von Schienennetzen aus, im Gleisfeld zwischen Hauptbahnhof und Altstetten soll die grösste Population nördlich der Alpen leben. In den letzten zwölf Jahren gab es auf Stadtgebiet nach Auskunft des zuständigen Amtes rund 3000 Nachweise von Mauereidechsen – fünfmal so viel wie von der behäbigeren Zauneidechse. Die fühlte sich früher etwa auf den Rebbergen des Zürichbergs wohl, wird nun aber mehr und mehr zurückgedrängt und gilt als bedroht.

Die Zunge der meist bräunlichen, selten schwarzen Mauereidechsen mag gespalten sein, aber Lügnerinnen sind sie nicht: Das Reden überlassen sie anderen. Mit Schwüren, so schön das zu uns Eidgenossen passen würde, hat ihr Name aber auch nichts zu tun, eher mit vertracktem Lautwandel. Während sie uns die Limiten unseres Wortschatzes aufzeigen – huschen, wieseln, trippeln sie? –, sprengen sie die Grenzen unserer Phantasie: Ihr meist kurzer Anblick weckt eine Ahnung von Urtilmlichkeit, von Sauriern und Drachen. Auch wenn sie auf einen Rücken kamm verzichten und sich ihre Eignung als Flammenwerfer in engsten Grenzen hält: Unter der Lupe ähneln sie gewiss den zwei gewaltigen Waranen, die ich unlängst auf der malaysischen Insel Langkawi dabei ertappte, wie sie sich am verwesten Kadaver eines gestrandeten Delphins gütlich taten.

Mit Vegetarismus haben auch Eidechsen nichts am Hut, sie verschmähen weder eine knackige Heuschrecke noch ein saftiges Mini-Mäuschen – und stehen zur Strafe ihrerseits auf dem Speiseplan der Hauskatze. Als Schutz haben sie indes Tricks auf Lager, wie die verblüffende Selbstverstümmelung: Wird ihr Schwanz gepackt, bricht er ab wie der schlecht verleimte Henkel einer antiken Vase, und bei Gefahr werfen sie ihn ab, was Freund und Feind verwirrt. Gegen die geballte Zerstörungskraft des Menschen hilft dieses Manöver auf Dauer wenig, doch zum Glück verhält sich dieser gelegentlich ritterlich: Die Deutsche Bahn veranschlagte ihre Umsiedlung für das umstrittene Projekt «Stuttgart 21» mit satten 15 Millionen Euro, und bei der Planung des Eishockeystadions auf dem Zürcher Vulkanareal holte sich Stadtrat Filippo Leutenegger mit angekündigten Schutz- und Evakuationsmassnahmen das mediale Verdienstkreuz als «Echsenretter».

Als Kulturfolgerin ist die Mauereidechse ohnehin eine Meisterin der Anpassung. Seit der Stilllegung des Bahnbetriebs auf dem Lettenareal vor genau dreissig Jahren mischt sich diese Sonnenanbeterin dort unter hippe Zweibeiner, die halb nackt dem Himmelskörper huldigen. Die Spezies überlebte dort knapp die offene Drogenszene, und auch die Klimaerwärmung in unseren Breitengraden dürfte ihr behagen. Lange bevor dieser Wandel die politische Agenda beherrschte, trug sie zur Mediterranisierung dieser Stadt bei. Und nun wachsen hier Palmen und Feigenbäume.