Von der Spanischbrötlibahn zur S-Bahn mit Halt in Neuenhof

Autor(en): **Bolliger, Kurt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **66 (1991)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-324407

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

VON DER SPANISCHBRÖTLIBAHN ZUR S-BAHN MIT HALT IN NEUENHOF

Als eine Ausfahrt Neuenhof in das nationale Autobahnnetz aufgenommen wurde, öffnete sich für die Limmattalgemeinde «das Tor zur Welt». Mit der Einweihung der S-Bahn-Haltestelle Neuenhof am 26. Mai 1990 ist nun auch der Anschluss an das schweizerische Bahnnetz vollzogen, und Versäumnisse oder mangelnder Weitblick unserer Vorfahren sind im nachhinein aus der Welt geschafft.

Skepsis der Limmattalgemeinden im letzten Jahrhundert gegenüber dem Bahnbau

Dem Treiben der Bahningenieure sahen die Bewohner von Neuenhof, Killwangen und Spreitenbach mit Unmut entgegen. Sie begriffen nicht, was die Bahn ihnen Gutes bringen sollte. Es wurde geltend gemacht, der Funkenwurf aus dem Kamin der Lokomotiven könnte für sie verderblich werden, wenn der Zug in der Nähe ihrer mit Stroh bedeckten Häuser vorbeifahre. Eine Bahn, die Ansprüche stelle und nichts zu bieten habe, gelte es wie ein Gefahr bringendes Übel von ihren Dörfern fernzuhalten. Die Bauern wurden für das ihnen weggenommene Land mit nur geringen Summen entschädigt. Für Wald und Böschungen offerierte man 1 bis 3,5 Batzen pro Quadratfuss und für Äcker und Wiesen 3 bis 6 Batzen. Mit solchen Beträgen war den Bauern nicht gedient, denn sie erhielten für dieses Entgelt kein anderes Land, das sie zur Sicherstellung ihrer Ernährung brauchten.

Lage der Arbeiter

Der grösste Teil der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter kam aus den umliegenden Gemeinden. Entgegen einer weitverbreiteten Ansicht waren nur wenige Italiener daran beteiligt. Von den «Fremden» stammten rund zwei Drittel aus anderen Teilen der Schweiz, der letzte Drittel rekrutierte sich zu fast der Hälfte aus Deutschen aus dem süddeutschen Raum, der Rest vorwiegend aus Vorarlbergern und Tirolern.

Die Hauptarbeit beim Bahnbau waren Erdbewegungen. Es wurde nur mit Schaufel und Hacke gearbeitet. Transportmittel war der zweirädrige Karren, der bis auf eine Distanz von 100 Meter eingesetzt wurde. Für grössere Strekken standen Fuhrwerke von Bauern aus der näheren Umgebung zur Verfügung.
Die Entlöhnung von 12 Batzen pro Tag war im Vergleich mit dem Verdienst der heimischen Landwirtschaft oder dem Gewerbe hoch.
Beim gesamten Bahnbau waren an die zehn Tote zu beklagen. Der grösste Unfall war ein Sprengunglück beim Bau des Schlossbergtunnels, der drei Tote forderte. Die Witwen der Opfer wurden mit zwei Wochenlöhnen oder 24 Franken entschädigt. Für eine «verlorene Hand» wurden 20 Franken ausbezahlt und für einen zerquetschten Fuss 8 Franken.
Alt Gemeindeammann Paul Fischer, der in der Tagespresse eine ausführliche Abhandlung über den Bahnbau und damit zusammenhängende Probleme veröffentlichte, hatte zur Lage der Arbeiter beim Bahnbau besonders ausführlich recherchiert. Das Schicksal dieser Leute ging ihm nahe, weshalb er zuletzt die Worte hinzufügte: «Ehre der Arbeit und dem schöpferischen Geiste!»

Weg vom kleinkarierten Denken und hin zum fortschrittlichen Geist!

Die verpasste Gelegenheit unserer Vorfahren hat die Neuenhofer seither öfters geschmerzt. Das Dorf ist mit der industriellen Entwicklung der Region stark gewachsen. Seit 1950 hat sich die Zahl der Einwohner vervierfacht. Die Zahl der Arbeitsplätze im Dorf hat dagegen nicht im gleichen Mass zugenommen. In neuerer Zeit tut sich allerdings im Industriegebiet Hard einiges. Arbeitsplätze im Ort sind dem Gemeinwohl förderlich und vermindern den Pendlerverkehr. Doch immer noch «pendeln» 80 % unserer rund 3300 Werktätigen.
S-Bahn bedeutet Stadtbahn. Es sind spezielle Zugskompositionen, ähnlich einer Untergrundbahn, mit der eine grosse Anzahl Menschen in kürzester Zeit zu ihren Arbeitsplätzen gelangen können. Die Gemeinde Neuenhof hat sich bereits in den Jahren 1927, 1944 und wieder 1969 bei den SBB um An-

Mit Spannung wird der erste einfahrende Zug der Linie S12 erwartet. Die Haltestelle Neuenhof ist gerüstet. (Foto: Oliver Knick)

Der stellvertretende Direktor des SBB-Kreises II, Jakob Rutschmann, Regierungsrat Dr. Ulrich Siegrist und Gemeindeammann Ruedi Stutz schneiden das Band durch: Die Station Neuenhof ist zur Benützung freigegeben.

Neuenhof

schluss an das Schienennetz bemüht. Vor dem Bau des Heitersbergtunnels war die Strecke Baden–Zürich aber derart überlastet, dass an eine Bahnstation Neuenhof nicht gedacht werden konnte.
Mit dem S-Bahn-Konzept eröffnete sich jedoch der Gemeinde eine einmalige Chance, zu einer Bahnstation zu kommen. Das Institut für Verkehrs- und Transporttechnik (IVT) der ETH Zürich hatte verschiedene Standorte für neue Stationen der S-Bahn im Limmattal geprüft. Neuenhof schnitt dabei am besten ab, wies es doch folgende Vorteile auf: geringe Erschliessungskosten, hohes Passagieraufkommen, viele Pendler, gute Zufahrten, 5400 Einwohner im Einzugsgebiet von nur 10 Gehminuten.
Die Gegner des S-Bahn-Projektes trugen vor, die Gemeinde könne die grosse Investition nicht verkraften, betrug doch der Voranschlag für eine S-Bahn-Haltestelle die Summe von 7757000 Franken. Der Gemeindeanteil dabei belief sich auf 3878500 Franken. Es hiess, die Gemeinde trage schon wesentliches zum Betriebsdefizit der RVBW bei, und ferner hatte man Bedenken, dass durch die Bahnstation noch zusätzlicher Verkehr aus dem Raum Rohrdorferberg angezogen werde. Mit einem stündlichen Verkehrsaufkommen von 1500 Autos im Dorf wolle man sich nicht noch mehr Fremdverkehr anlasten, denn vor Abgaswolken und Verkehrsstau in noch grösserem Ausmass habe man genug.

Der Anschluss kommt

Nachdem der Neuenhofer Einwohnerrat an seiner Sitzung vom 23. März 1988 das Bauprojekt mit 36 zu 1 Stimme gutgeheissen hatte, unterstand der Beschluss dem obligatorischen Referendum. Für die Volksabstimmung wandte sich der Gemeinderat mit einem eindringlichen Aufruf an die Bevölkerung. «Wir Neuenhofer haben heute eine einmalige Chance, einen Beitrag für unser Gesamtwohl und für unsere Zukunft zu leisten. Nicht der finanzielle Preis, sondern die unserer Gemeinde erwachsenden Vorteile stehen daher im Vordergrund. 700 Unterzeichner einer Petition haben sich für eine S-Bahn-Haltestelle in Neuenhof ausgesprochen. Der Kanton unterstützt unser Anliegen mit dem grösstmöglichen Subventionsbeitrag. Nützen wird daher die Gunst der Stunde und stimmen wir dem Bau einer S-Bahn-Haltestelle zu!»
Die Stimmbürger haben den Ruf vernommen! Bei einer Stimmbeteiligung von 54 % stimmten 1515 mit Ja und 643 mit Nein. Der Durchbruch war gelungen.
Die Bevölkerung hat sich dadurch folgende Vorteile eingehandelt: Umweltschutz auf einer wichtigen Stufe; Arbeitsplätze auch ausserhalb unserer Region; Förderung des öffentlichen Verkehrs und Mobilität der Einwohner; Si-

cherheit für Betagte und Kinder; Wohnqualität aller Neuenhofer und künftiger Generationen; Anschluss ans grosse schweizerische Eisenbahnnetz.
Den Segen, welcher durch den zweiten Anschluss «an die grosse Welt» über die Gemeinde hereinfällt, wird die Zukunft weisen. Vorerst profitieren die Bahnbenützer als Alleinige. Das nur einen Steinwurf von der Station entfernte Altersheim Sonnmatt dürfte die einzige Residenz für Betagte sein mit einer eigenen Bahnstation! Gönnen wir diesen Senioren ihr Privileg!
Der heutigen Generation kann gedankt werden, dass sie mitgeholfen hat, die «Sünden der Väter» auszubügeln. Ob ihr die Nachkommen danken werden?

Kurt Bolliger