



New Public Eisenbahn Management

Die Station Weiach–Kaiserstuhl wird 125 Jahre alt



Seit Frühling 1995 'tempi passati' auf Weiacher Boden: Halt eines Personenzugs mit Lokomotive Ae 3/6 I
Quelle: Neujahrsblatt 1977 der Lesegesellschaft Bülach

«1. August 1876 – 28. Mai 1995 R.I.P.», könnte auf dem symbolischen Gedenkstein stehen. Mit dem Fahrplanwechsel vor sechs Jahren fiel die Station «Weiach–Kaiserstuhl» den Rentabilitätsabwägungen der SBB-Strategen zum Opfer und verschwand nach 119 Jahren im täglichen Einsatz spurlos aus der Haltestellenliste der Linie Winterthur–Koblenz. Immerhin: Die Stations-Gebäude stehen noch. Und das Areal ist nach wie vor unter bahnpolizeilicher Obhut.

«Bahnbrechende Entscheide» auch für die Post

Seit 1995 dürfte es jedoch wieder ein paar bedauernswerte Reisende mehr geben, die den Bahnhof des an der Brüniglinie gelegenen Kaiserstuhl OW mit der neuen Haltestelle unseres altehrwürdigen aargauischen Nachbarstädtchens verwechseln.

Die Schliessung der Bahnstation auf unserem Gemeindegebiet hatte auch noch andere direkte Folgen: Weiach ging seiner Postleitzahl 8433 verlustig. Die 84 machte deutlich, dass wir postalisch an der Linie Winterthur–Koblenz lagen. Seit dem 29. Mai 1995 erfolgt die Postauslieferung wieder per Strassentransport von Bülach aus, was sich in der Leitzahl 8187 niederschlug. Ebenfalls seit diesem Tag kämpfen die Weiacher darum, den Computersystemen verschiedenster Unternehmen diesen Identitätswechsel begreiflich zu machen. Noch fünf Jahre später konnten z.B. die ZVV-Billetautomaten mit der neuen Leitzahl nichts anfangen!

Wenn die Bahnverwaltungen ihr Stationennetz verändern, hatte das schon früher unmittelbare Auswirkungen auf den Postdienst. Im «*Bülach–Dielsdorfer Volksfreund*» vom 2. August 1876 findet man nicht nur den (vor lauter Freude?) etwas abgehackt geratenen Satz:

«*Gestern Dienstag den 1 August ist die Eisenbahn Winter–Bülach Waldshut dem Verkehr eröffnet worden.*»

In der gleichen Ausgabe war auch eine «*Postamtliche Anzeige*» der Kreispostdirektion eingereicht: Sie teilt mit, der Postkurs «*Kaiserstuhl–Niederglatt*» werde auf den Eröffnungstermin eingestellt und durch einen Kurs «*Stadel–Niederglatt*» ersetzt.

Infrastruktur muss rentieren

Dass die alte Dame «Weiach–Kaiserstuhl» ihr 125stes Tauffest dieser Tage im (ewigen?) Dornröschenschlaf feiert, hat im Zeichen des Neoliberalismus allerdings seine Logik. Und die liegt weit zurück in der Geschichte der Bahnlinie Winterthur–Koblenz.

Liberalismus wurde auch vor 125 Jahren gross geschrieben. Rentabilität ebenso, mindestens auf dem Papier. Heute sind es die Telekommunikations- und Elektrizitätsunternehmen, die

den entfesselten Kräften des Marktes überlassen werden. Mit eher zweifelhaftem Erfolg.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Goldgräberzeit des Eisenbahnbaus. Damals *der* aktuelle Kampf um den begrenzten Zugang zu den Kunden. Wirtschaftliche Vorteile und Risiken wurden eifrig gegeneinander aufgerechnet, sie gerieten zu Glaubensfragen und mündeten in einen gnadenlosen Wettbewerb der Regionen – die NEAT lässt grüssen.

Keine Station «Weiach» – die Nordostbahn setzt sich durch

Bereits auf der Karte zum ersten Konzessionsgesuch, das Ende der 1860er-Jahre von der Stadt Winterthur eingereicht wurde, war eine Station «Kaiserstuhl–Weiach» eingezeichnet. Wieso bekam nicht jede der beiden Gemeinden einen eigenen Bahnhof – wie sie das eigentlich wünschten? Weil der Bau und der Unterhalt von Bahnhöfen schon damals ein kostspieliges Unterfangen war. Allein schon das Bauprogramm ist beeindruckend. Dazu das Neujahrsblatt 1977 der Lesegesellschaft Bülach zum 100-jährigen Jubiläum Winterthur–Koblenz:

«Im Sommer 1875 schrieb die Bahngesellschaft die Hochbauten zur Konkurrenz aus. Die kleineren Orte bekamen ein einheitliches «Bahnhofgebäude Classe V», einen «Passagirabtritt Classe V» und einen Brunnen.»

Der Bau dieses Brunnen stiess einigen Hiesigen ziemlich sauer auf. Darauf komme ich in einer späteren Ausgabe der «Weiacher Geschichte(n)» noch zu sprechen.

«Jedes Bahnhofgebäude war mit einer Uhr und einer Stationsglocke ausgerüstet. Eine Wärterbude gehörte neben jede Einfahrweiche. Diese «Stationsgebäude Classe V» stehen heute noch in Glattfelden und von Zweidlen bis Rekingen. Es sind Holzbauten mit Büro, Güterschuppen und Wohnung unter einem Dach.»

(Die Bahnhöfe Eglisau und Zurzach waren als Steinbauten der «Classe III» mit einem eisernen Vordach konzipiert und mit einem eigenen Güterschuppengebäude aus Holz versehen.)

Auch die Personalkosten gingen ins gute Tuch, denn die Angestellten mussten «*der französischen Sprache mächtig*» sein. Zumindest der Vorsteher und sein Stellvertreter, wie man den Stelleninseraten der NOB in der Tagespresse entnehmen konnte. So ist verständlich, dass man nur dort Bahnhöfe bauen wollte, wo man aus dem Einzugsgebiet der Station genügend Einnahmen sowohl aus dem Güter- wie auch dem Personenverkehr erwarten konnte. Ausserdem wollte die NOB vermeiden, dass allzuvielen Stationen den Lauf der internationalen Züge Winterthur–Waldshut behinderten. Alles Versuche, mit der Neubaustrecke möglichst rasch die Gewinnschwelle zu erreichen. Das war auch bitter nötig, denn die Nordostbahn war in ziemlich argen finanziellen Schwierigkeiten.

Seilziehen um den Standort des gemeinsamen Bahnhofs

Weiach wollte natürlich die neue NOB-Station näher bei sich haben, Kaiserstuhl ebenso. Selbst die Kantonsregierungen von Zürich und Aargau beteiligten sich eifrig an diesem Seilziehen um die Lage des Bahnhofs. Immerhin: Dieser Streitpunkt konnte als erster von zahlreichen weiteren bereinigt werden. Und beide Kantone genehmigten die Pläne für den Abschnitt Rheinsfelden–Rümikon zuerst. So konnte auf diesem Abschnitt am 23. August 1872 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Bis zur Eröffnung vergingen aber noch ein paar Jahre (vgl. den Artikel in MGW Juli 2001).

In Zeiten von New Public Eisenbahn Management hatte diese ungünstige Lage «zwischen den Stühlen» dann entscheidende Nachteile: Zuwenig Frequenz auf dem Bahnhof. Die Zürcher Regierung legte sich Mitte der 90er Jahre für die Stationen Zweidlen und Weiach–Kaiserstuhl nicht allzu sehr ins Zeug – im Gegensatz zu ihren aargauischen Kollegen. Denn seither findet man ab Kaiserstuhl durchs ganze Studenland hinab bis Koblenz neue Haltestellen direkt beim bewohnten Kerngebiet. Nur zwischen Eglisau und Kaiserstuhl ist fast nichts mehr.

Die SBB liebäugeln wohl bis heute mit dem Ersatz der Personenzüge durch einen Busdienst. Wenn man die schwache Auslastung in Betracht zieht, versteht man das auch.

Aber wer weiss: Mit attraktiveren Verbindungen und einer Haltestelle «Weiach» in der langgezogenen Kurve nördlich des Dorfes liesse sich die Entwicklung vielleicht umkehren.

*Quellen: «Der direkte Weg von Zürich nach Konstantinopel führt durch den Dettenberg». 100 Jahre Eisenbahn Winterthur–Koblenz. 1876–1976. Festschrift der Lesegesellschaft Bülach, 1977
Personenverkehr auf der Station Zweidlen. Postulat von Nationalrat Hans Meier, 1997
http://www.parlament.ch/afs/data/d/gesch/1997/d_gesch_19973317.htm*