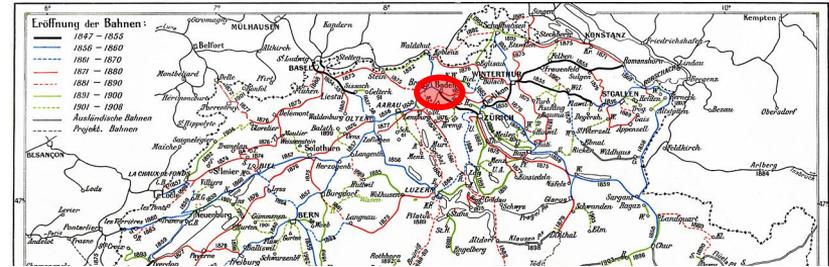


«Schwenkelbergbahn» oder «Schipkapassbahn»: Vorgehen zur In- Wert-Setzung einer stillgelegten Bahnstrecke im besiedelten Gebiet

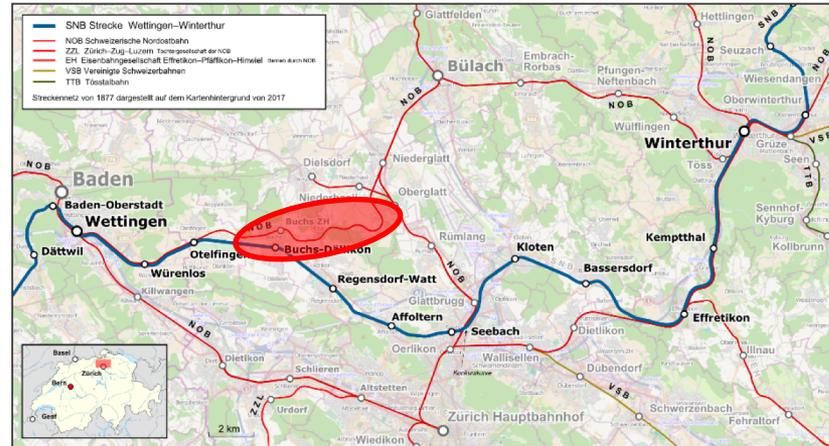
Dr. phil. Heinrich Speich MAS

1. Die Bülach-Baden Bahn

Im Oktober 1877 eröffnete die «Volksbahn» NOB (Schweizerische Nord-Ost-Bahn) die Strecke Baden-Bülach-Winterthur, um die begehrten Ost-West-Gütertransporte auf der gesetzlich vorgeschriebenen «kürzesten» Strecke anzubieten.



Streckennetz der Schweiz, in: Geographischer, Volkswirtschaftlicher, Geschichtlicher Atlas der Schweiz, Neuenburg 1907, Abb. 35, (Ausschnitt).



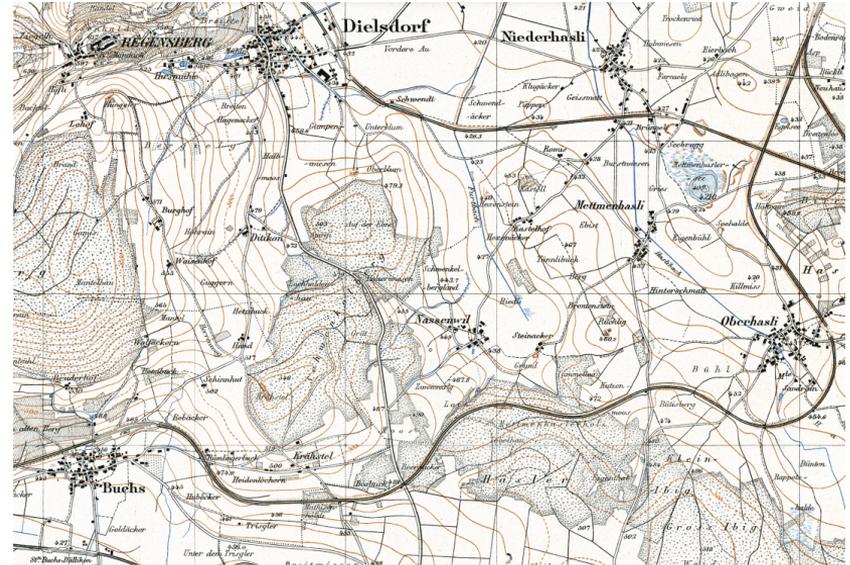
Streckennetz um 1877. Karte von

1. Die Bülach-Baden Bahn

Die NOB ging 1880 in Konkurs und die SNB, später SBB nutzten die Strecke als Zusatzverbindung zur flacheren Wehntalbahn.

1937 wurde der defizitäre Personenverkehr eingestellt, 1969 die Strecke stillgelegt und teilweise rückgebaut.

Teile der vergleichsweise steil angelegten Bahnlinie blieben bis 2000 für die Versorgung des Tanklagers Otelfingen in Betrieb.



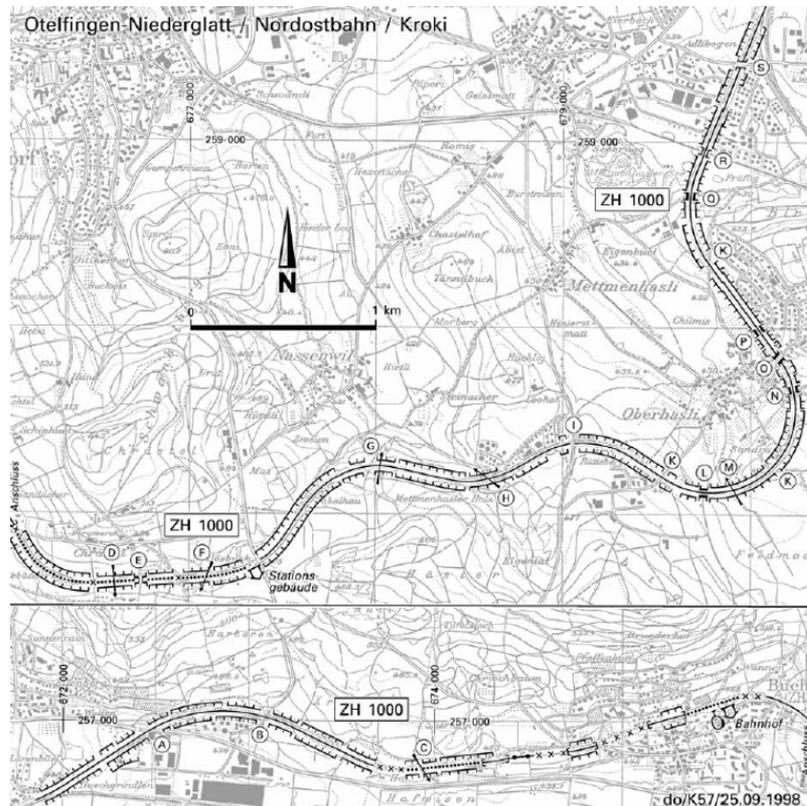
Siegfriedkarte 1855, maps.admin.ch

1. Die Bülach-Baden Bahn (1877)

Trasse und Kunstbauten sind bis heute weitgehend erhalten, teilweise auch die Geleise.

Die Strecke über den Schwenkelberg ist damit eine der wenigen stillgelegten Normalspurverbindungen der Schweiz. Sie zeugt exemplarisch von den Boomjahren des Bahnbaus und ihrem Niedergang in der Nachkriegszeit des 20. Jh.

Literatur: Schweizerische Eisenbahn Revue 8/9 (2002).



Projektziele

1. Eine Bahn wird wohl nie mehr über den Schwenkelberg fahren. Die Bahnstrecke steht aber für eine entscheidende Phase der Schweizer Verkehrs- und Industriegeschichte. Die Anlage der Bahn erfolgte 1877 aus politischem Kalkül und kurzfristigem Gewinnaussichten.

2. Die Reste dieses Bahnbaus auf dem Höhepunkt von Bahneuphorie und Industrialisierung liegen heute in einem Dornröschenschlaf. Die Gemeinde Regensdorf wünscht, die die Bahnstrecke und ihre Entstehungszeit in der regionalen Erinnerung besser zu verankern. Dafür ist ein partizipatives und ausdrücklich ergebnisoffenes Vorgehen zur Frage der In-Wert-Setzung dieses Kulturerbes vorgesehen.



Dampfbahnfahrt bis Prellbock Otelfingen (2021);
<https://mobile.twitter.com/wrzlbrnft/status/1437064116405948418/photo/1> URL vom 31.05.2022.

Projektziele

3. Das Projekt startet mit der denkmalpflegerischen Analyse der noch vorhandenen Kunstbauten der Streckenanlage.
4. Erst danach werden die entsprechenden Strategien entwickelt und politisch möglichst breit abgestützt umgesetzt.



<https://bergwerkforschung.ch/wp-content/uploads/2017/04/Strecke-kurz-vor-der-Gemeindegrenze-bei-Im-Hof.jpgd>

2. Strategie und Vorgehen

- Schrittweise Umsetzung des strategischen Zieles:
- Begehung von Trasse und Bahnanlagen
- Einschätzung der denkmalpflegerischen Relevanz und des Zustandes
- Ampelplan zum Umgang mit der Substanz
- Beurteilung der Machbarkeit bisheriger Ideen und Varianten
- Rechtliche Würdigung der gewählten Strategie
- Kommunikations- und Vermittlungsstrategie
- Begleitung von Ausschreibungen und Projektierungen
- Projektkommunikation und Projektsteuerung
- Sammlung von Quellen und Literatur, Koordination und Hilfestellung für Begleitmedien
- Offener Expertenpool zur niederschweligen Beantwortung von Fachfragen
- Koordination lokaler Unterstützer



https://live.staticflickr.com/3925/14198599467_0f2bcfee3e_b.jpg,
URL vom 31.05.2022.

3. Denkmalpflegerische Fragen und Zielkonflikte

Naturschutz, Denkmalpflege, Politik

- Teile von Trasse und Strecke stehen unter Naturschutz bzw. befinden sich im Wald.
- Die denkmalpflegerische Relevanz von Trassenanlage und Kunstbauten ist noch nicht geklärt. (Fig.3)
- Die Strecke befindet sich auf Gemeindegebiet von Otelfingen, Buchs ZH, Regensdorf und Niederhasli.
- Die Trasse ist im Eigentum von SBB, Privaten und Gemeinden.



https://www.h-und.ch/default-wAssets/img/vergessene-orte/schweiz/schipkapass-bahn/20191201_131609.jpg, URL vom 31.05.2022.

3. Denkmalpflegerische Fragen und Zielkonflikte

Kosten – Nutzen

- Die «Bestvariante» eines Wanderweges entlang der Strecke nutzt die vorhandenen Wanderwege
- Teile der Geleise sind noch vorhanden und verhindern eine direkte Nutzung als Wander- und Veloweg.
- Kunstbauten werden vom Verkehr genutzt.
- Ortsfeste Informationen müssen gepflegt werden



https://h-und.ch/default-wAssets/img/vergessene-orte/schweiz/schipkapass-bahn/weblication/wThumbnails/20191201_130805-ab0a8474-10d96d44@424ll.jpg URL vom 31.05.2022.

4. Ideen zur In-Wert-Setzung

- Bahnwanderweg in Zusammenarbeit mit den Zürcher Wanderwegen (Signalisation, Bewerbung)
- Markierung von Strecke und Kunstbauten
- Ortsfeste Informationen zur Geschichte entlang der Strecke
- Stärkung regionaler Erinnerungskultur
- Vernetzung und Austausch mit ähnlichen Projekten



<https://img.luzernerzeitung.ch/2020/9/30/d1d62176-55c8-4ceb-8caa-1a2f582ee9ad.jpeg?width=560&fit=crop&quality=75&auto=webp>
URL vom 31.05.2022.

5. Umsetzung und Zeithorizont

Trassen- und Kunstbautenanalyse	2021/2022
Grobüberblick zum rechtlichen Zustand	2022
Vorgehens- und Kommunikationsstrategie	2022
Betriebskonzept und Finanzierung	2022
Projektentwicklung Ausschreibung	2022/2023
Unterhalts- und Pflegeplanung	2023
Massnahmen zur Inwertsetzung	2023-2024



Unterführung der Hasliberg-Strasse bei Oberhasli.

Foto: Hans Peter Bärtschi (1966), E-pics ETH, URL vom 08.07.2021, Bildcode SIK_01-000841 (Ausschnitt)^.

5. Umsetzung und Zeithorizont

Eine Strategie zur Inwertsetzung umfasst auch die Fragen der Nachhaltigkeit der Massnahmen und die Kostenfolgen (einmalig und wiederkehrend) sowie Annahmen zur Nutzung und des Gemeinnutzens.

Das geschilderte partizipative Vorgehen und die «gemütliche» Projektentwicklung stellt die Kongruenz der Interessen der involvierten Gemeinden und Interessengruppen sicher.



Unterführung der Hasliberg-Strasse bei Oberhasli.

Foto: Hans Peter Bärtschi (1966), E-pics ETH, URL vom 08.07.2021, Bildcode SIK_01-000841 (Ausschnitt)^.

Umsetzung und Kontakt

Projektleitung im Auftrag der Gemeinde Regensdorf:

Dr. phil. Heinrich Speich MAS

Institut für Bauforschung, Inventarisierung und Dokumentation IBID (Winterthur)

Projektbegleitung der Gemeinde Regensdorf

Dipl. Ing. Michael Heiserholt

Leiter Raum- und Verkehrsplanung Regensdorf

Denkmalpflegerische Beratung im Bereich Trasse/Kunstbauten:

Dipl. Ing. ETH Ernst Grünenfelder

alt Kantonsingenieur des Kantons Glarus

Juristische Beratung

Dr. jur. Stefan Keller

Stiftungsrat der Etwilen-Singen Bahn

Akademische Beratung, denkmalpflegerische Supervision

Univ.-Prof. Dipl. Arch. ETH Dr. Christian Hanus

Donau-Universität Krems/A

