Zeitschrift: Mitteilungsheft / Heimatkundliche Vereinigung Furttal
Herausgeber: Heimatkundliche Vereinigung Furttal
Band: 49 (2020)

Artikel: Hüttikon : das kleine Dorf an der Grenze
Autor: Moser-Schlüer, Sabine / Schlüer, Christian
Kapitel: Mobilität
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1036654

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Mobilität

Öffentliche Verkehrsmittel

Eisenbahnanschlüsse in Otelfingen

Ab 1847 haben die Hüttiker die Möglichkeit, die allererste Bahnstrecke der Schweiz, die sogenannte «Spanisch-Brötli-Bahn» der Nordbahngesellschaft, die von Zürich nach Baden führt, zu benützen. Sie führt allerdings durch das Limmattal, was von Hüttikon her einen Fussmarsch oder Pferderitt zum Bahnhof Schlieren notwendig macht. Dazu muss mit einer Fähre die Limmat überquert werden.

Im Jahre 1873 gründet der Winterthurer Johann Jakob Sulzer die schweizerische Nationalbahn (SNB). Die neue Bahnlinie soll eine Verbindung von Winterthur über Kloten, Seebach und Otelfingen nach Zofingen herstellen. Gemäss dem Eisenbahngesetz von 1872 muss der Güterverkehr über die kürzeste Verbindung zwischen Abgang- und Zielbahnhof verrechnet und der entsprechenden Gesellschaft vergütet werden. Da die geplante Strecke der SNB kürzer ist als diejenige von Winterthur-Zürich-Baden der Schweizerischen Nordostbahn (NOB), reagiert die NOB sofort. Sie holt ebenfalls eine Konzession zu einer neuen Bahnlinie von Winterthur über Bülach, Niederglatt und Otelfingen nach Baden ein, die noch kürzer als die geplante Nationalbahnstrecke sein soll. Die «Bülach-Baden-Bahn», auch «Schwenkelbergbahn» oder «Schipkapass-Bahn»[30] genannt, wird am 1. Oktober 1877 in Betrieb genommen, zwei Wochen, bevor die Verbindung der Nationalbahn eröffnet wird.

So können die Hüttiker ab 1877 mit einem Fussmarsch von 15 Minuten den neuen Bahnhof Otelfingen erreichen, der aufgrund des Konkurrenzkampfes zwischen der NOB und der SNB von Otelfingen nach Wettingen über zwei Eisenbahnlinien verfügt, sogar mit zwei Spuren auf dem Streckenabschnitt Otelfingen-Wettingen. Dieser Konkurrenzkampf führt jedoch dazu, dass die SNB bereits im Februar 1878 Konkurs anmelden muss. Und wieder reagiert die NOB: Sie übernimmt die Konkursmasse zu einem Schleuderpreis und führt den Bahnbetrieb weiter. Da sie die

---

[30] benannt nach dem bulgarischen Pass, um den im Russisch-Türkischen Krieg 1877/1878 eine Schlacht stattfindet. 1877 verkauft die Centralbahngesellschaft 19 Lokomotiven an die mit Russland verbündeten Serben. Die Güterzüge, die diese Loks transportieren, überqueren den Schwenkelberg. Die Bevölkerung tauft die Strecke auch in «Schipkapass» um, weil sie wegen ihrer starken Steigung Vorspann- und Schiebelokomotiven benötigt (siehe auch HVF-Heft 27: «Was unser Furttal bewegt»)

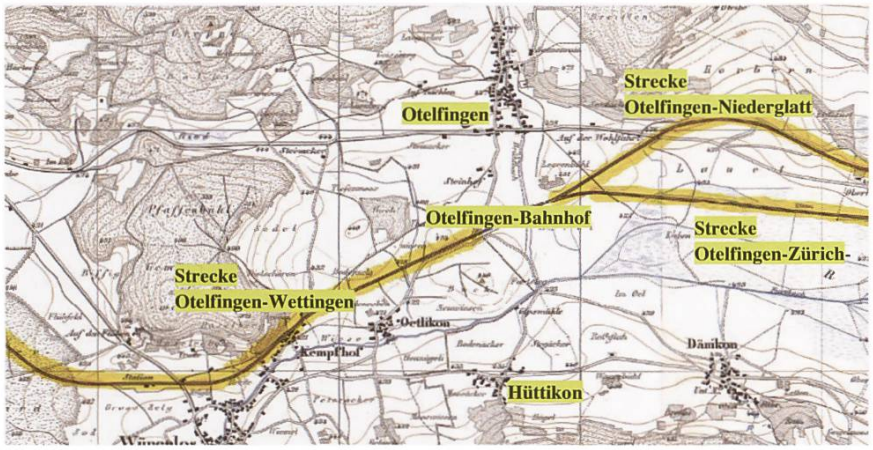

Abbildung 94: Landkarte im Jahre 1890 (Quelle: Swisstopo, Darstellung: Sabine Moser-Schlüer)

Parallelspur zwischen Otelfingen und Wettingen als überflüssig erachtet, entfernt sie die zweite Spur im Jahre 1882. Dieses Gleis wäre hundert Jahre später, bei der Einführung der S-Bahn Zürich, von grossem Nutzen gewesen!

Am 1. Januar 1902 geht die NOB – wie viele andere Privatbahnen auch – in den Besitz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) über. Die mit Dampf betriebene Linie Otelfingen-Niederglatt (Bülach-Baden-Bahn) wird von Passagieren nur noch wenig genutzt und deshalb im Jahre 1937 ausser Betrieb gesetzt. Aufgrund der starken Steigung über den Schwenkelberg ist die Strecke auch für den Güterverkehr nicht mehr interessant. Am 6. März 1969 wird die Strecke endgültig aufgehoben.

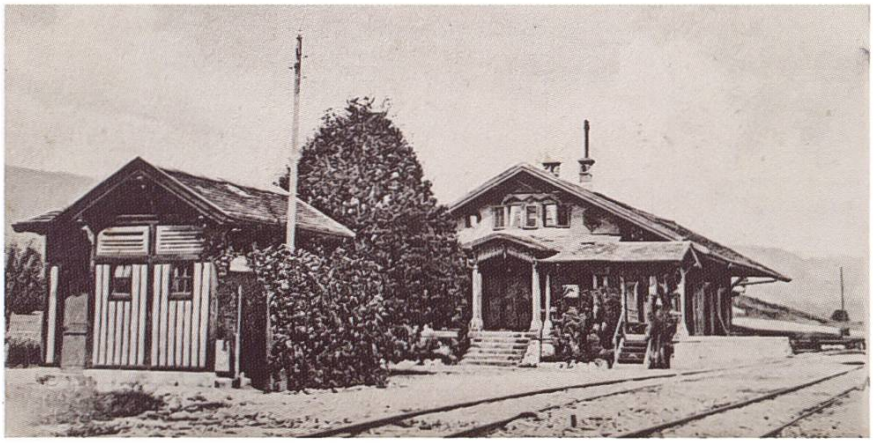

Abbildung 95: Bahnhof Otelfingen 1904 (Postkarte)

Die Strecke von Wettingen nach Zürich-Oerlikon wird 1942 elektrifiziert und erhält damit den Anschluss an die neue Technologie. Im Frühling 1990 wird im Furttal die S-Bahn der Linie 6 eingeweiht. Damit wird Otelfingen mit dem Zürcher Hauptbahnhof direkt verbunden und das Umsteigen in Zürich-Oerlikon entfällt. Die Züge verkehren jedoch vorerst nur während den Stosszeiten im Halbstundentakt. Erst im Dezember 2007 wird der Halbstundentakt bis nach Otelfingen eingeführt.

Einführung des Bus-Betriebs

Ende der 1940er-Jahre fährt das Taxiunternehmen Ernst Meier, welches nun auch ins Busgeschäft einsteigt, sechsmal täglich mit einem alten Postauto die Schlaufe Affoltern-Regensdorf-Meierhof (Zürich-Höngg). Kurz darauf wird der Anschluss an die Gemeinden Buchs und Dällikon hergestellt. Auch als 1973 die Konzession an die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) übergeht, führt die Meier AG den Betrieb weiter. Im gleichen Jahr führt die Kommission Forum Hüttikon (Vorgängerorganisation des Vereins Forum Hüttikon)[31] eine Umfrage über die Einführung eines Busbetriebs in Hüttikon durch. Es gehen 20 Antworten ein mit dem Fazit: Das Interesse an einer Buslinie in Hüttikon scheint nicht stark zu sein. Drei Jahre später, im Februar 1976, wird dennoch die Einführung eines Busbetriebes nach Hüttikon beschlossen. Die Businbetriebnahme erfolgt provisorisch für 18 Monate. Vorläufig sind sieben Kurse vorgesehen. Am Samstag und Sonntag wird aus Kostengründen nicht gefahren.

VBRF und VBG

Am 1. April 1979 erfolgt die Gründung der Unternehmung «Verkehrsbetriebe der Region Furttal» (VBRF) durch den Kanton Zürich, die Stadt Zürich sowie die Gemeinden Buchs, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Regensberg, Regensdorf und Hüttikon. Infolge der schwachen Frequenz führen im Jahre 1986 erst acht Kurse pro Tag nach Hüttikon, während in der Nachbargemeinde Dänikon bereits ein Taktfahrplan nach Regensdorf eingeführt ist.

Vorgängig ist der Beitritt zu den VBRF an der Hüttiker Gemeindeversammlung vom 30. Oktober 1978 heftig umstritten. Hüttikon als kleinste Gemeinde am äussersten Rande des Kantons weist entsprechend der Einwohnerzahl eine bescheidene Frequenz aus, was anders aussehen würde, wenn der Verkehr bis Würenlos durchgezogen werden könnte. Die Vorlage wird nach eifriger Diskussion angenommen. Auf der befürwortenden Seite stehen vor allem die älteren Jahrgänge und die Frauen.

Ab Mai 1983 wird neu und zwei Mal pro Tag die Möglichkeit geboten, auch an Samstagen mit dem Bus nach Regensdorf zu fahren. Im Juni 1984 tritt ein neues Buslinienkonzept in Kraft. Für Hüttikon ist die Linie 91 massgebend, mit der direkt bis zum Meierhofplatz in Zürich gefahren werden kann. Ab Dänikon führen bedeutend mehr Kurse in Richtung Regensdorf, diese nach Hüttikon zu verlängern ist jedoch nach wie vor nicht möglich.

---

[31] siehe auch «Forum Hüttikon», Seite 112

Im Jahre 1993 werden die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) gegründet. Sie sind für den öffentlichen Nahverkehr im Glattal, Furttal und im Raum Effretikon/Volketswil verantwortlich und gehören den Gemeinden im Marktgebiet und dem Kanton Zürich. Der Transportbetrieb wird an Dritte übertragen. So ist für das Furttal bis zum Jahre 2008 weiterhin die Firma «VBRF E. Meier AG, Regensdorf» zuständig, danach geht die Zuständigkeit an «EUROBUS welti furrer AG» über.

Als 1997 die SBB die Doppelspur von Zürich-Seebach bis Regensdorf-Watt eröffnet und der Halbstundentakt zwischen Zürich und Regensdorf-Watt eingeführt wird, können die Hüttiker in Regensdorf halbstündlich auf den Bus 491 nach Hüttikon umsteigen. Damit kommen sie nun ebenfalls in den Genuss des Halbstundentakts.

Ab 2015 – als die neue S-Bahn S21 eingeführt und damit zusammen mit der S6 den Viertelstundentakt zwischen Regensdorf und Zürich-Hauptbahnhof ermöglicht – bietet auch die Buslinie 491 den Anschluss an diese neue Linie an. Für Hüttikon bedeutet dies den Viertelstundentakt in den Stossverkehrszeiten.

Verbindung zum Kanton Aargau

Der nur etwas mehr als einen Kilometer lange Anschluss an den öffentlichen Verkehr in den Kanton Aargau kann lange Zeit nicht realisiert werden. Eine Abklärung im Jahre 1988 über die Einführung einer Buslinie Hüttikon-Würenlos-Killwangen-Spreitenbach wird von Spreitenbach nicht befürwortet, und da das Projekt den finanziellen Rahmen für Hüttikon übersteigen würde, wird es nicht weiter verfolgt.

Abbildung 96: Busbetrieb von Hüttikon nach Würenlos um 2014
(Quelle: Badener Tagblatt)

Ende 1989 regt der Gemeinderat Dänikon an, die VBRF-Busse anstatt an der Endstation in Hüttikon 23 Minuten warten zu lassen, nach Würenlos weiter zu führen. Damit wäre das ganze Furttal durchgehend erschlossen. Nachdem der Zürcher Verkehrsverbund eine Realisierung geprüft hat, wird in den 1990er-Jahren der Versuchsbetrieb von Hüttikon nach Würenlos eingeführt und 1996 bis zum Ende der Fahrplanperiode nochmals verlängert. Zu dieser Zeit verkehren – ausser sonntags – täglich neun Kurse.

Im Jahre 2006 wird zwischen Hüttikon und Würenlos der «Busbetrieb auf Verlangen» eingeführt. Wer nach Würenlos möchte, kann seinen Wunsch dem Chauffeur mitteilen. Für Fahrten in die Gegenrichtung gibt man der Gemeindeverwaltung Dänikon telefonisch Bescheid, welche die Information an den Busfahrer weiterleitet. Aufgrund der geringen Nachfrage wird der Abschnitt Hüttikon-Würenlos per Dezember 2015 jedoch wieder aufgehoben.

Individualverkehr

Vom Fahrrad zum Auto

Nachdem im 19. Jahrhundert im Kanton Zürich das Fahrrad Einzug hält und sich allmählich vom Vergnügungsgefährt zum Alltagsvehikel mausert, taucht um die Wende zum 20. Jahrhundert das Auto auf. Es dient vorerst als Lieferwagen oder den nobleren Herrschaften für lustvolle Ausfahrten. Ein Automobil kostet sehr viel, nach heutigem Geldwert etwa 60 000 Franken, und ist damit für die Bevölkerung auf dem Land kaum erschwinglich. Besitzer sind zunächst vornehmlich reichere Handwerker oder Ärzte. Im unteren Furttal gehören zu den ersten Autobesitzern Bäckermeister Haag in Otelfingen und Fabrikant Güller in Hüttikon.

Erster Strassenbau

Am 3. Dezember 1842 wird an der Gemeindeversammlung Hüttikon der Bau einer Strasse nach Regensdorf diskutiert. Zu diesem Zeitpunkt existiert lediglich eine Fahrstrasse von Würenlos nach Hüttikon, die über die heutige Poststrasse in die Oetwilerstrasse einmündet. In Richtung Norden führt diese Strasse nach Otelfingen, wo an der Furtbachbrücke eine Abzweigung nach Dänikon besteht. In den Jahren 1849 und 1853 reichen die Gemeinden Hüttikon, Dänikon, Dällikon und Regensdorf beim Kanton eine Petition für die Errichtung einer Strasse ein. Als nichts geschieht, nimmt die Gemeinde Hüttikon im Jahre 1860 die Arbeit selbst in die Hand. Für die Strecke von Dänikon über Hüttikon bis zur Kantonsgrenze in

Würenlos arbeiten während 100 Tagen 23 Männer von früh bis spät zu einem Tagessatz von 1.50 Franken. Für diese 3600 Fuss lange Strecke (1,1 Kilometer) stellt die Gemeinde Hüttikon an die *«Hochlöbliche Direktion der öffentlichen Arbeiten zu Handen des Hohen Regierungsrates»* ein Gesuch um Subventionierung, da die Kosten von 14 400 Franken mit den Steuern nicht aufgebracht werden können. Der Regierungsrat beurteilt diese Kosten als zu hoch und genehmigt schliesslich einen Beitrag von 3600 Franken (1 Franken pro Fuss), dies unter der Bedingung, dass die Gemeinde für den zukünftigen Unterhalt selbst aufkommt und dafür einen Wegknecht bestellt.

Der «Brems-Schuh»

Die Oetwilerstrasse, welche die Verbindung zum Hüttikerberg und weiter zur Gemeinde Oetwil bildet, weist eine Steigung von bis zu 17 Prozent auf: Diese rund ein Kilometer lange Steigung führt vom Dorf Hüttikon von 433 Meter über Meer bis zum Hüttikerberg auf 521 Meter über Meer und ist in den 1950er-Jahren noch eine Schotterstrasse. Für die steile Abfahrt vom Hüttikerberg hinunter nach Hüttikon verwenden die Bauern mit ihren vollbeladenen Wagen den sogenannten «Brems-Schuh». Dabei wird ein Radschuh aus Eisen mit einer Kette am eisenbereiften Rad des Holzwagens angebracht, womit das Rad blockiert werden kann. Unten angekommen wird der Brems-Schuh wieder entfernt.

Abbildung 97: Brems-Schuh von Ruedi Bopp, Hüttikon
(Foto: Christian Schlüer)

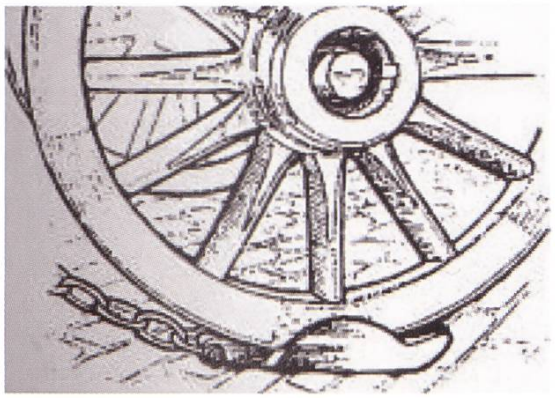

Abbildung 98: Zeichnung eines am Rad befestigten Brems-Schuhs
(Quelle: https://www.at-rs.de/beitrag/items/bremsbelaege-bremssteine-bremskloetze-oder-bremsbacken.html)

Von der Schotterstrasse zur Strassenteerung

Die Schotterstrassen sind vor allem in den trockenen Sommermonaten äusserst staubig, und bei Regenwetter können am Hüttikerberg auch schnell einmal Schwemmschäden auftreten. Der Umweltgedanke steht zu dieser Zeit wenig im Vorder-

grund, und die Dorfbevölkerung behilft sich mit einem Gemisch aus verschiedenen Altölen. Dabei wird der sogenannte «Teersaft» über die gesamte Strasse verteilt, um den Staub zu reduzieren.

Abbildung 99: Die noch ungeteerte «Güller-Kurve» am Hüttikerberg in den 1950er-Jahren, wo auch heute immer wieder Unfälle geschehen (Postkarte)

Ende der 1950er-Jahre, als der Autoverkehr in der Schweiz zunimmt, sollen die Hüttiker Strassen generell mit einem Belag versehen werden. Am 18. März 1961 stimmt die Gemeindeversammlung zu, dass die Strasse auf den Hüttikerberg geteert werden soll. In diesem Zusammenhang kommt die Idee einer weniger steilen Umfahrung auf, die weiter westlich auf den Hüttikerberg führen soll. Die Idee wird jedoch verworfen.

Abbildung 100: Karte von Hüttikon um 1950. Während die grüne Linie die aktuelle Strasse auf den Hüttikerberg zeigt, wird mit der blauen Linie die mögliche Umfahrung angezeigt. (Quelle: Ruedi Bopp, Hüttikon; Darstellung: Sabine Moser-Schlüer)

Markus Imhof erinnert sich an das kurvenreiche Schottersträsschen, das von Hüttikon nach Otelfingen geführt hat. Als Ende der 1950er-Jahre durch geeigneten Landabtausch das Strässchen begradigt werden kann, wird dieses ebenfalls geteert.

Abbildung 101: Das kurvenreiche Strässchen 1912 von Hüttikon nach Otelfingen. Im Vordergrund: Rebenanbau und Güller-Villa. (Postkarte)

Zwischenfall in den 1950er-Jahren

Am 14. März 1954 berichtet die NZZ von einem Piper-Flugzeug auf dem Hüttikerberg: Das Sportflugzeug HB-OUK ist im Besitz der Fliegerschule Spreitenbach. Der Sportflieger und sein Passagier wollen zum damaligen Flugplatz Dällikon fliegen. Die Bewohner des Hüttikerbergs können das Flugzeug aus nächster Nähe beobachten. Mit dem Flugzeug scheint zwar alles in Ordnung zu sein, doch es fliegt sehr tief und kommt beängstigend nahe an ihre Häuser. Am Waldrand kommt das Flugzeug nicht mehr über eine hoch emporragende Tanne hinaus und prallt gegen den Baum. Der Stamm des Tannenbaums wird durchschlagen und das Flugzeug stürzt 250 Meter südwestlich des Hüttikerbergs ab. Die Bewohner des Hüttikerbergs eilen zur Absturzstelle, um erste Hilfe zu leisten. Der Pilot sitzt blutüberströmt auf seinem Sitz und gibt nur schwache Lebenszeichen von sich. Der Passagier scheint bewusstlos zu sein. Die Sanität bringt die beiden Schwerverletzten ins Krankenhaus. Sie kommen mit einem blauen Auge davon: Der Pilot hat einen Schädelbruch, der Passagier mehrere Beinbrüche.

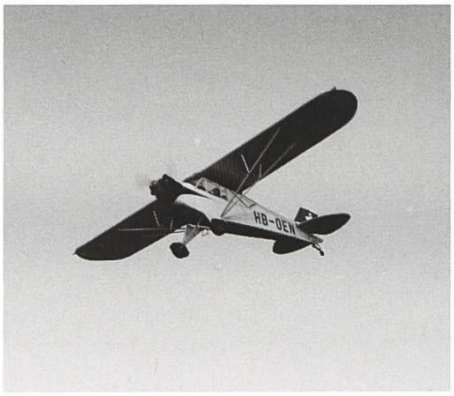

Abbildung 102: Ungefähr so müsste das Flugzeug ausgesehen haben: Piper, HB-OEN im Flug (Quelle: ETH-Bildarchiv)

Für Ruedi Bopp, der in der siebten Generation auf dem Hüttikerberg wohnt, deutet alles darauf hin, dass der Flugzeugabsturz im «Änggeli-Loch»[32] stattgefunden haben muss. Das Änggeli-Loch befindet sich südwestlich des Hinterhüttikerbergs, gleich an der Grenze zu Oetwil, und nennt sich so, weil dort sehr viele «Änggeli» wachsen.

Die 1980er-Jahre bis heute

Mitte der 1980er-Jahre wird die Verbindungsstrasse über den Hüttikerberg nach Oetwil mit einem Trottoir versehen. Gleichzeitig wird auf der Anhöhe ein Parkplatz erstellt, der die Möglichkeit bietet, von dort Spaziergänge, beispielsweise auf den Altberg, zu unternehmen.

Als die Nordumfahrung mit dem Gubristtunnel eröffnet wird, entlastet dies zunächst den Verkehr durch das Furttal. Die Verkehrssituation – auch diejenige in Hüttikon – ist jedoch nach wie vor nicht immer rosig. Bei Stausituationen am Gubristtunnel weichen die Autofahrer oft auf die Strecke zwischen Würenlos und Regensdorf oder auch über den Hüttikerberg aus. Durch den Bau der dritten Röhre durch den Gubrist, der 2022 abgeschlossen sein soll, erhoffen sich die Hüttiker eine weitere Entlastung.

Abbildung 103: Hinweisschild 17 Prozent-Steigung auf dem Hüttikerberg (Foto: Sabine Moser-Schlüer)

[32] «Änggeli» ist der zürichdeutsche Ausdruck für «Schlüssel», respektive «Schlüsselblume»