ZUG nummer 29

• Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstallinie • 15. Jahrgang, Nummer 29 • Winter 2010

Trotz weltweiter Krisenstimmung sieht die Zukunft der Tösstallinie gut aus

Tösstallinie 2018 – ein Ausblick

Mit der NEAT und Bahn 2000 stehen zurzeit zwei Schweizer Grossprojekte zum Ausbau der Bahninfrastruktur kurz vor dem Abschluss beziehungsweise sind bereits abgeschlossen. Doch die nächsten Ausbauschritte stehen schon vor der Tür: Am 4. Oktober 2010 bewilligte der Kantonsrat den Rahmenkredit von rund 350 Mio. Franken für die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn.

Rafael Haas ZEB und Bahn 2030 heissen die Folgeprojekte der NEAT und Bahn 2000 auf nationaler Ebene, die 4. Teilergänzung der Züricher S-Bahn wird auf kantonaler Ebene für ein besseres öV-Angebot sorgen. Dies bedeutet für die Tösstallinie, dass 2018 endlich der von der IG lange geforderte Halbstun-

Der längste Bahntunnel der Welt: NEAT Durchstich bei Sedrun 5.10.2010
Foto Gian Vaitl © SF

Fortsetzung –>

Abenteuer Tösstallinie

Halbstundentakt zwischen Bauma und Rüti

Hannes Gehring Die Geschichte der Tösstallinie ist ein einziges Abenteuer, arbeiteten hier doch drei verschiedene Bahngesellschaften zusammen. Von Winterthur bis Grüze mussten bis 1882 die Tösstal Bahnen (TTB) die Geleise der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) benützen. Grüze – Bauma eröffneten die TTB dann 1875 und Bauma – Wald 1876. Wald – Rüti schlussendlich betrieb die Wald-Rüti-Bahn (WR). 1918 wurden alle diese Bahngesellschaften von den SBB übernommen.

Seit 1920 muss sich die Bahn gegen die Konkurrenz auf der Strasse zur Wehr setzen. Immer wieder droht die streckenweise Stilllegung der Tösstallinie und ein Ersatz durch Busse. Trotz

Fortsetzung –>

SOS: wir suchen noch immer ein fünftes Vorstandsmitglied!

Wenn Sie Interesse an der Mitarbeit im Vorstand der IG Tösstallinie haben, dann nehmen Sie mit uns Kontakt auf. Wir werden nach Möglichkeit ihre persönlichen Wünsche berücksichtigen.

Priska Ochsner hat, wie angekündigt, ihre Arbeit als Aktuarin der IG aufgegeben (siehe ZUGnummer 28, Seite 8) und vorübergehend schreibt nun Rafael Haas, unser Vizepräsident, die Protokolle selbst. In der IG vertreten wir die Interessen der Pendlerinnen und Pendler auf der Tösstallinie gegenüber Gemeinden, ZVV und SBB. Bitte helfen Sie mit bei dieser notwendigen und spannenden Arbeit und senden Sie ein Mail an vizepraesident@ig-toesstallinie.ch

Fortsetzung Halbstundentakt zwischen Bauma und Rüti

dem Kampf der Walder Bevölkerung seit 1994 in der "IG Shuttle" für die Linie S43 Rüti – Wald, wurde der stündlich verkehrende Zug ab 10. Dezember 2006 durch Busse ersetzt. Doch nun scheint trotz, oder vielleicht wegen der weltweiten Krise eine Wende in Sicht. General Motors können keine grossen Autos mehr verkaufen, immer mehr Leute in Städten wie Zürich leben ohne Auto. Der öffentliche Verkehr ist im Aufwind, leben ohne Auto wird cool.

Am 4. Oktober 2010 bewilligte der Zürcher Kantonsrat mit 123: 35 Stimmen den Rahmenkredit für die 4. Teilergänzungen der S-Bahn. SP-Kantosnrat Marcel Burlet sagte: «Jetzt bin ich ganz froh, dass die letzen Mohikaner gegen den öffentlichen Verkehr ihr Kriegsbeil begraben haben, hoffentlich ganz, ganz tief im Boden. Denn der ZVV ist eine Marke erster Güte. Ich gebe ihr ein Triple-A-Rating.» Und SVP-Regierungsrat Ernst Stocker erwähnte, dass diese Teilergänzungen auch ein direkter Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Halbstundentakt für alle» seien. Wenn also nicht alles schief geht, wird 2018 auch zwischen Bauma und Rüti die S26 im Halbstundentakt verkehren und auf den Kreuzungsstationen Unterführungen einen gefahrlosen Zugang auf die Geleise ermöglichen.

dentakt auf der ganzen Linie Winterthur - Rüti ZH eingeführt wird. In diesem Artikel soll kurz die jüngere Geschichte der Schweizer Bahninfrastrukturprojekte aufgezeigt und mit Fokus auf die Tösstalstrecke auf die weitere Entwicklung eingegangen werden.

Die Finanzierung von Bahninfrastrukturmassnahmen in der Schweiz wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine grosse Herausforderung für die Verkehrspolitiker bleiben. Bei den stetig wachsenden Pendlerströmen aus den Agglomerationen in die Zentren wird sich zwangsläufig die Frage stellen, ob es noch sinnvoll ist, alle Flaschenhälse im Schweizer Verkehrsnetz zu beseitigen. Wie man am Beispiel Nordring Zürich exemplarisch sieht, wird mit einer Engpassbeseitigung (3. Röhre Baregg, Westumfahrung) das Problem meist nur verlagert, in diesem Fall vor den Gubristtunnel. Erhält letzterer eine dritte Röhre, wird dann wahrscheinlich das Brüttiseller Kreuz zum kritischen Querschnitt, danach die Umfahrung Winterthur, etc. Beim Bahnausbau sieht man bei Kapazitätsausbauten genau denselben Effekt: Beim Gotthard Basistunnel zum Beispiel zeigt sich jetzt schon, dass, wenn der Tunnel einmal in Betrieb ist, einfach alle Zufahrtstrecken zum limitierenden Faktor werden.

Die S26 bis Bauma, im Bahnhof Rämismühle-Zell: ab 2018 wird sie immer bis Rüti fahren.

Trotzdem gab es in den letzten Jahrzehnten immer wieder Grossprojekte, um die Kapazitätsengpässe im Schweizer Bahnnetz zu beseitigen. Die bekanntesten sind sicherlich «Bahn 2000» und die «NEAT» (Neue Eisenbahn Alpen Transversale). Das Projekt Bahn 2000 ist heute grösstenteils umgesetzt, wenn auch nicht in der Form, wie ursprünglich einmal geplant. Kernstück des Projektes ist die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist, welche eine Fahrzeit von einer Stunde zwischen Zürich und Bern ermöglicht. Somit kann zwischen den grössten Schweizer Städten ein integraler Halbstundentakt angeboten werden. Im ursprünglichen Bahn 2000 Projekt waren aber noch zahlreiche weitere Infrastrukturmassnahmen, wie beispielsweise der Brüttenertunnel, der mit der Abstimmung «Schienen für Zürich» wieder in Gespräch gekommen ist. Dieser und viele weitere Projekte wurden aus Kostengründen aus dem Projekt Bahn 2000 gestrichen und damit für Jahre auf Eis gelegt.

Die Nachfolgeprojekte von Bahn 2000 heissen HGV-Anschluss (Hochgeschwindigkeitsverkehr) und ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur). Beim HGV-Anschluss geht es darum, vor allem die internationalen Fernverkehrsstrecken aus der Schweiz ins nahe Ausland auszubauen. So beteiligt sich die Schweiz am Bau der LGV Rhin - Rhône (Ligne à grande vitesse), welche die Reisezeit nach Paris verkürzt und am Ausbau der Strecke Lindau - München (Elektrifizierung) [1]. ZEB dient primär dem Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur und kann als direktes Nachfolgeprojekt von Bahn 2000 angesehen werden. Darin sind auch die Überwerfung bei der Verzweigung Hürlistein bei Effretikon und das vierte Gleis zwischen Tössmühle und Winterthur enthalten. Die Überwerfung Hürlistein ermöglicht es, dass ähnlich wie bei einem Autobahnkreuz sich die Gleise der Strecke von Effretikon über Stadelhofen nach Zürich und jene von Effretikon über Kloten bzw. Flughafen nach Zürich nicht kreuzen. Diese Ausbauten sind mindestens nötig, damit der Viertelstundentakt zwischen Winterthur und Zürich ab 2018 möglich wird. Auch Bahnhofsanpassungen, welche im Tösstal nötig werden, damit der Halbstundentakt ab 2018 möglich wird, sind Teil des ZEB Projektes [2].

Trotz ZEB gibt es auch weiterhin noch zahlreiche Kapazitätsengpässe, welche zu beheben sind. Deshalb wird bereits heute heftig darüber gestritten, welche Projekte im Paket «Bahn 2030» aufgenommen werden sollen. Auch der Brüttenertunnel soll, wenn es nach den Kanton Zürich geht, in diesem Paket Aufnahme finden. Die tatsächliche Aufnahme ist aber noch keineswegs gesichert, sodass es nach der Ablehnung von «Schienen für Zürich» unter Umständen noch sehr lange dauern kann, bis der Korridor Zürich - Winterthur durchgehend vierspurig ist.

Nun richten wir unseren Blick aber wieder auf die Entwicklung in näherer Zukunft, vor allem auf die Umsetzung der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich. Diese soll in 3 Etappen umgesetzt

werden [3]: Die erste Etappe wird im Dezember 2013 mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie umgesetzt. Dies wirkt sich vor allem auf die S2 und die S8 aus, welche zurzeit noch im provisorischen Sihlpostbahnhof einen Richtungswechsel machen müssen. Dieser entfällt, da sie ab 2018 im Durchgangsbahnhof Löwenstrasse verkehren. Die zweite Etappe wird im Dezember 2015 mit der Fertigstellung der beiden neuen Viadukte zwischen Zürich Altstetten und Zürich HB vollzogen. 2018 schliesslich folgt die letzte Etappe, wo dann auch das Töss- und Jonatal in den Genuss des Halbstundentaktes und zudem das mittlere Tösstal bis Wila mit der stündlich verkehrenden S11 eine Direktverbindung nach Zürich HB und weiter nach Aarau erhält. Diese S11 bildet zusammen mit der S12 zwischen Winterthur und Zürich HB den Viertelstundentakt, welcher dann durch die bereits erwähnten ZEB Ausbauten möglich wird.

Bereits in den nächsten 2-3 Jahren muss die SBB ca. 83 Mio. Franken in die Tösstalstrecke stecken, um die alten Stellwerke aus den 50er Jahren durch neue elektronische Stellwerke, welche fernsteuerbar sind, zu ersetzen [4]. Dazu muss die ganze Strecke zwischen Winterthur Seen und Rüti auch mit moderner Leittechnik ausgerüstet werden. Weiter werden die Bahnhöfe Rikon, Wila und Fischenthal, wo nach heutigem Fahrplan die Kreuzungen stattfinden, einen Seitenperron mit behindertengerechtem Zugang erhalten. Die im jetzigen Betrieb praktizierten Metzger-Kreuzungen sind ja eigentlich schon lange nicht mehr tragbar. Diese Anpassungen sind aufwärtskompatibel, das heisst, dass sie auch im **neuen Fahrplan mit Halbstundentakt, wie ihn der ZVV ab 2018 im Tösstal plant (siehe unten),** noch gebraucht werden können.

So werden die Zugskreuzungen der S26 künftig fliegend zwischen Winterthur HB und Grüze, in Rikon, in Saland, in Fischenthal und in Tann-Dürnten stattfinden. Zudem kreuzt die S11 die S26 in Sennhof-Kyburg und die andere S11 in Winterthur Seen.

Für diesen Fahrplan müssen zusätzlich zu den bereits erwähnten Massnahmen, welche in nächster Zeit realisiert werden, die Bahnhöfe Sennhof-Kyburg, Saland und Tann-Dürnten so ausgebaut werden, dass dort Zugskreuzungen möglich werden. Die Haltestellen, wo keine Kreuzungen stattfinden, plant die SBB so zu vereinfachen, dass vielfach nur noch ein Gleis ohne Weichen übrig bleibt (z.B. in Kollbrunn). Es fragt sich, ob diese Strategie Sinn macht, denn im Störungsfall nimmt man sich damit jegliche Flexibilität, die Kreuzung zu verlegen.

Man darf gespannt sein, ob dieses Konzept, wie es jetzt geplant ist, dann auch in der Form 2018 umgesetzt wird. Betrachtet man die zukünftigen Kreuzungsstationen, so stellt man fest, dass Rikon, Fischenthal und Wila ihre im heutigen Fahrplan vorliegenden Kreuzungen behalten. Die übrigen kommen in Bahnhöfen zu liegen, welche entweder noch nie ein zweites Durchfahrtsgleis hatten (Sennhof-Kyburg und Tann-Dürnten) und im letzteren Fall auch der Platz relativ beschränkt ist, oder das Perron am zweiten Durchfahrtsgleis erst vor wenigen Jahren abgebaut wurde (z. B. Saland). Ausserdem ist es mehr als ein Wermutstropfen, dass die S11 die Bahnhöfe Rikon und Rämismühle-Zell nicht bedienen wird. Insbesondere der Bahnhof Rikon hat eine hohe Fahrgastfrequenz (gegen 130'000 Fahrgäste pro Jahr). Damit übertrifft dieser Bahnhof die Frequenz von Wila (knapp 105'000 Pendler), Sennhof-Kyburg (99'000) und selbst Winterthur Grüze (78'000).

Schaut man sich die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der S26 in Winterthur genau an, so erkennt man den grössten Nachteil dieses Konzeptes: Der Anschluss auf die S8 aus Zürich-Nord (Oerlikon) geht verloren (Ankunft xx.19 und.49). Bisher konnte zumindest mit der S26, welche Winterthur um xx.26 verlässt, dieser Anschluss gewährleistet werden. Liesse man die S26 allerdings in Winterthur später abfahren, bräche man den Anschluss in Rüti auf die S15. Mit der stündlichen Verlängerung der S11 kann zumindest bis Wila ein Anschluss an die S8, welche um xx.49 in Winterthur eintrifft, gewährleistet werden.

Fortsetzung -->

S11	S8	S12	S8	S12		S12	S8	S12	S8	S11
28	*35*	*41*	*05*	*11*	*Zürich HB*	*48*	*55*	*18*	*25*	32
09	*11*	*22*	*41*	*52*	*Winterthur*	*08*	*19*	*38*	*49*	51
S11		S26		S26		S26		S26		S11
07		16		46	**Winterhur**	13		43		53
05		11		41	**Winterthur Grüze**	16		46		56
01		09		39	**Winterthur Seen**	19		49		02
52		05		35	**Sennhof - Kyburg**	22		52		05
50		04		34	**Kollbrunn**	25		55		09
|		58		28	**Rikon**	28		58		|
|		56		26	**Rämismühle - Zell**	31		01		|
42		53		23	**Turbenthal**	36		06		16
40		49		19	**Wila**	38		08		19
-		45		15	**Saland**	43		13		-
-		39		09	**Bauma**	49		19		-
-		33		03	**Steg**	53		23		-
-		31		01	**Fischenthal**	59		29		-
-		25		55	**Gibswil**	02		32		-
-		20		50	**Wald**	08		38		-
-		14		44	**Tann - Dürnten**	13		43		-
-		12		42	**Rüti ZH**	17		47		-
		S5		S5		S5		S5		
		05		*35*	*Rüti ZH*	*24*		*54*		
		59		*29*	*Rapperswil*	*31*		*01*		
		S15		S15		S15		S15		
		08		*38*	*Rüti ZH*	*21*		*51*		
		40		*10*	*Zürich HB*	*50*		*20*		

Inhalt

Tösstallinie 2018 – ein Ausblick 1

Halbstundentakt zwischen Bauma und Rüti 1

Wintersport im Tösstal 4

Intern, Adressen Vorstand 5

Fahrplanbegehren der IG Tösstallinie an den ZVV 7

Besuch in der Eisenbahnsammlung Uster 8

Der Bundesrat verzichtet auf Sparmassnahmen im Regionalverkehr 11

Keine Schienen für Zürich 12

Hochspannend - die Fahrleitung 14

Baustelle Durchmesserlinie Zürich 15

Anmeldung Exkursion Durchmesserlinie 19. März 2011 16

tösstallinie

Die IG Tösstallinie wird jedenfalls weiterhin an den Plänen des ZVV und der SBB dran bleiben und sich für eine gute Lösung zur Umsetzung des Halbstundentaktes im Tösstal einsetzen.

Quellen:

[1] Wikipedia-Eintrag: «HGV- Anschluss - Gesetz»; http://de.wikipedia.org/wiki/HGV-Anschluss-Gesetz; Anfrage im Novenbrer 2010.

[2] Schweizer-Eisenbahn-Revue, Ausgabe 01/2010: «Erste ZEB-Etappe: 2,7 Milliarden für den Bahnausbau»; S42/43; Verlag Minirex, Luzern

[3] Medienmitteilung des Zürcher Regierungsrates von 15.04.2010 zum Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Rahmenkredites für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB-Anlagen (4. Teilergänzungen S-Bahn). http://www.sk.zh.ch/internet/sk/de/mm/2010/094.print.html, Anfrage im November 2010

[4] Informationsveranstaltung zum Ausbau der Tösstalstrecke von ZVV und SBB 31. Oktober 2008; Präsentation; SBB Infrastruktur, Projekt Management Zürich ,M. Frischknecht, 31.10.08

[5] Netzgrafik zur 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich: http://www.4-teilergaenzungen.ch/files/cms/tiny/netzplan.pdf, Anfrage im November 2010.

Weshalb in die Ferne schweifen, wenn das Gute so nahe liegt?

Wintersport im Tösstal

Was gibt es schöneres als über dem Hochnebel Sonne und Schnee zu geniessen? Die Skilifte in Steg, Fischenthal, Oberholz bei Wald und das etwas grössere Skigebiet Goldingen/Atzmännig sind auch mit dem öffentlichen Verkehr gut zu erreichen. Für Kinder und Anfänger gibt es noch den Skilift in Sitzberg und Sternenberg: die höchstgelegene Gemeinde im Kanton Zürich kann ebenfalls mit einem kleinen Skilift aufwarten.

Daniela & Ralf Wiedenmann Daneben gibt es eine abwechslungsreiche Schlittellbahn vom Hörnli, welche beim Bahnhof Steg endet. Auch die Langlauffreunde kommen im Tösstal nicht zu kurz. Ab dem Bahnhof Gibswil hat es eine attraktive 22 km lange Loipe mit herrlicher Aussicht.

Schneeparadies oberhalb Steg

Viele werden sich fragen, ob es dort überhaupt genug Schnee hat? Dies ist in der Tat in manchen Wintern ein Problem. Allerdings hat es dort öfters Schnee als Sie vielleicht denken. Der Vorteil dieser Skilifte ist, dass Sie keinen weiten Anfahrtsweg haben. Es macht dann durchaus Sinn, auch noch am Nachmittag für vielleicht zwei Stunden die Skier oder das Snowboard aus dem Keller zu holen. Und manchmal hat es im oberen Tösstal Sonne, während Winterthur und das untere Tösstal unter einer dicken Hochnebeldecke versinkt. Versichern Sie sich doch über die Webcameras, wie das Wetter ist.

Alle Skilifte verfügen über eine Internet-Seite, auf welcher Auskunft erhältlich ist, ob der Skilift in Betrieb ist. Das Berggasthaus Hörnli vermietet auch Schlitten, welche am Bahnof Steg am Ende der Rodelbahn wieder zurückgegeben werden.

Für jene Wintersportfreunde, welche mit der S26 anreisen, haben die Skilifte Steg und Fischenthal einen kostenlosen Abholservice eingerichtet. Es empfiehlt sich, vorher anzurufen. Der Skilift Oberholz setzt einen Skibus ab Bahnhof Wald ein. Und zum Skigebiet Atzmännig fährt die Buslinie 885 ab Bahnhof Wald mit günstigen Anschlüssen auf die S26 aus Winterthur. Von Rapperwil und Jona und Rüti erreichen Sie mit der Buslinie 885 das Skigebiet sogar ohne umzusteigen.

Ist die Anfahrt mit dem Zug nicht viel zu unbequem? Der Skibus bringt Sie direkt zur Talstation, während Sie vom Parkplatz je nach Andrang noch einige Meter laufen müssen. Ausserdem sind bei guten Wetter die Parkplätze beim Bahnhof Steg oft alle besetzt und Sie riskieren dann eine Parkbusse.

Die Skilifte in Sitzberg, Sternenberg und Atzmännig bieten sogar Nachtskifahren an. Allerdings ist dann die Rückreise mit dem öV nicht mehr möglich. An der Panoramaloipe bei Amseln kann die Beleuchtung selbständig ein- und ausgeschaltet werden.

Nun wünschen wir uns nur noch, dass Frau Holle bald damit beginnt, die Betten auszuschütteln.

Interview mit dem Betriebsleiter des Skilifts Steg, Herrn Edi Peter

An einem verregneten Abend im Frühjahr mache ich mich auf den Weg zu Herrn Edi Peter, Betriebsleister der Skilift Steg AG. Herr Peter wohnt mit seiner Familie im Bauernhof direkt neben der Talstation des Übungslifts in Steg. Daneben betreibt die Skilift Steg AG noch den grossen Skilift.

IG Tösstallinie, Ralf Wiedenmann: Seit wie vielen Jahren arbeiten Sie beim Skilift Steg?

Ich arbeite bereits 18 Jahren lang als Betriebsleiter. Sehr hilfreich ist, dass ich handwerklich geschickt bin und die meisten Probleme selbst lösen kann. Unsere Familie arbeitet seit drei Generationen am Skilift Steg. Ich habe diesen Job von meinem Vater geerbt. Meine Frau hilft bei Bedarf mit.

Talstation Skilift Steg

Was sind die Betriebszeiten des Liftes?

Wir fahren – sofern es genügend Schnee hat – an allen Nachmittagen. Am Samstag und Sonntag, in den Weihnachts- und Sportferien fahren wir durchgehend.

Wie viele Personen arbeiten beim Skilift Steg?

Insgesamt arbeiten an schönen Wochenenden an beiden Skiliften, am Parkplatz und am Kiosk bis zu 11 Personen. Eine Person muss den Ausstieg am Liftende beaufsichtigen. Daneben benötigen wir Personal für den Einstieg, und die Kasse.

Was können Sie zu den technischen Daten des Skilifts Steg sagen?

Der grosse Skilift hat eine Länge von 1'100 Metern und überwindet 300 Höhenmeter. Damit ist der Skilift Steg der längste Skilift im Kanton Zürich.

Wie steht es mit den Pisten?

Beim grossen Lift hat es drei Pisten, eine blaue, eine rote und eine schwarze.

Welche Arbeiten fallen jährlich zwischen Frühling und Winter an?

Fortsetzung -->

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:
Ralf Wiedenmann

praesident@
ig-toesstallinie.ch
8487 Zell

Vizepräsident
und vorübergehend
Aktuar:
Rafael Haas
vizepraesident@
ig-toesstallinie.ch
8492 Wila

Rechnungsführung,
Mitglieder-
Administration,
und Logistik:
Christoph Gerber
finanzen@
ig-toesstallinie.ch
8498 Gibswil-Ried

Medien, Redaktion,
Layout ZUGnummer:
Hannes Gehring
medienredaktion@
ig-toesstallinie.ch
8487 Zell

Jedes Frühjahr müssen die beweglichen Teile geschmiert werden. Zum Einrichten des Liftes vor Beginn der Wintersaison benötigen wir etwa fünf bis sechs Tage. Zum Beispiel müssen alle 93 Bügel des Liftes montiert werden. Bei den Bügeln kann die Feder kaputt gehen, oder die Rollen an den Trägern schlagen. Das hört man.

Was fallen sonst noch für Wartungsarbeiten an?

Alle zwei Jahre muss das Förderseil geölt werden, damit sich das Seil nicht so schnell abnützt. Das wird jedoch von einer Firma gemacht und kostet gegen 800 Franken. Die Rollen an den Trägern müssen alle 25 Jahre revidiert werden. Das Abspannseil wird alle 25 Jahre komplett ausgewechselt.

Was war die beste Skisaison?

Im Winter 1969/70 lief der Lift an 117 Tagen. Im Winter 2009/2010 lief der Lift leider nur an 30 Tagen. An einem herrlichen Tag registrieren wir bis zu 4'000 Bergfahrten.

Wie präparieren Sie die Pisten?

Wir haben eine grosses Pistenfahrzeug der Firma Kässbohrer. Es wiegt 5.5 Tonnen und ist 4.20 m breit. Daneben haben wir noch eine Handwalze. Sie kommt beim Übungslift zum Einsatz, wenn es für das grosse Pistenfahrzeug zu wenig Schnee hat.

Können sich an spezielle Gegebenheiten erinnern?

Im März 2007 schneite es so ergiebig, so dass wir einen Meter Schnee hatten. Wir waren bis 23 Uhr im Einsatz und nach nur 4 Stunden Schlaf um 3 Uhr morgens, waren wir schon wieder auf den Beinen um die Piste fertig zu präparieren. Insgesamt brauchten wir gegen 20 Stunden, bis die Piste parat war. In den 60er und 70er Jahren kamen bis zu 7 Busladungen mit Schülern aus Schaffhausen und Winterthur. Diese Zeit ist leider vorbei. Dabei machen wir für Schulklassen günstige Pauschalangebote.

Welche speziellen Anlässe haben Sie für diesen Winter geplant?

Wir hoffen natürlich auf einen guten Winter mit viel Schnee. Wir planen eine Mondscheinabfahrt mit Fackeln, am Samstag und Sonntag, werden wir gegen 16 Uhr ein Iglu mit einer Bar betreiben. Die traditionelle Skichilbi findet am 29. Januar in der Skihütte neben der Talstation bei jedem Wetter statt. Nach dem Saisonende gibt es eine Austrinkete.

Herr Peter, vielen Dank für dieses Gespräch und ich wünsch uns einen schneereichen Winter.

Internet-Seiten und Telefon-Nummern:

www.skilift-steg.ch	055 245 15 71	Abholservice ab Bahnhof Steg
www.skilift-fischenthal.ch	055 245 13 27	Abholservice ab Bahnhof Fischenthal
www.skilift-oberholz.ch	055 246 15 72	Skibus (Fahrplan im Internet)
www.atzmaennig.ch	055 284 64 44	Bus 885 ab Wald bis Atzmännig Schutt
www.skilift-sternenberg.ch/	052 394 11 53	Bus 809 ab Bauma bis Sternenberg
www.skilift-sitzberg.ch	052 385 36 29	Bus 807 ab Wila bis Sitzberg Sternen
www.berggasthaus-hoernli.ch/	055 245 12 02	Rodelbahn endet am Bahnhof Steg
www.panoramaloipe.ch	055 246 42 22	Loipe 200 m vom Bahnhof entfernt

Webcameras:

Berggasthaus Hörnli: www.berggasthaus-hoernli.ch/webcam.php

Panoramaloipe: http://webcam.panoramaloipe.ch/

Atemännig: http://www.atzmaennig.ch/webcam_de.cfm

Alp Scheidegg oberhalb Wald: http://www.alp-scheidegg.ch/webcam.html

Die Skilift Steg, Fischenthal und Oberholz verfügen zur Verpflegung über eine Skihütte, beim Skilift Sternenberg und bei der Panoramaloipe hat es einen Suppenwagen und in der Nähe der Skilifte Sternenberg und Sitzberg hat es noch Restaurants.

„Pulver gut" bei der Talstation des Skilifts Fischenthal

Teilen Sie Ihre Wünsche für den neuen Fahrplan bis 28. März 2011 Ihrer Gemeinde mit

Fahrplanbegehren der IG Tösstallinie an den ZVV

In Hinblick der Sparmassnahmen der Zürcher Regierung (San 10) wurde auf den Grossteil der für den Fahrplan 2010 geplanten Angebotsverbesserungen im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) verzichtet. Um flexibler reagieren zu können, wurde ausnahmsweise auf den 2-jährigen Rhythmus des Fahrplanverfahrens verzichtet und es gibt bereits nach einem Jahr ein neues.

Ralf Wiedenmann Von 14. März bis 25. März 2011 wird der für 2012 und 2013 geplante Fahrplan bei den Gemeinden aufgelegt. Einige Gemeinden publizieren ihn sogar auf ihrem Intranet. Sobald der Fahrplanentwurf auf der Gemeinde aufgelegt ist, haben die Bürger zwei Wochen Zeit (bis 28. März), ihre Farplanbegehren auf der Wohngemeinde einzureichen. Die Gemeinden müssen bis 15. April diese Begehren beurteilen und an das zuständige Verkehrsunternehmen (Postauto, SBB, VZO) weiterleiten.

Erfahrungsgemäss werden die Entscheidungen über Fahrplanverbesserungen durch die Fahrplanexperten beim ZVV und den Transportunternehmen schon vor diesem Termin getroffen. Die IG Tösstallinie wird deshalb bei den zuständigen Stellen (ZVV, SBB, Gemeinden, Regionale Verkehrskonferenzen) bereits jetzt die drei als am wichtigsten erachteten Verbesserungsvorschläge einreichen (siehe unten). Wir empfehlen Ihnen, auch als Privatperson Ihre Fahrplanbegehren frühzeitig einzureichen und auf keinen Fall die gesetzte Frist (28. März 2011) verstreichen zu lassen. Neben Ihrer Heimatgemeinde sollten Sie unbedingt eine Kopie des Briefes (oder emails) auch an die anderen Gemeinden entlang der Tösstallinie schicken, denn je mehr stimmberechtigte Gemeinden ein Begehren auf den Regionalen Verkehrskonferenzen unterstützen, desto eher hat ein Begehren auch die Chance, umgesetzt zu werden. Auch der ZVV (Hofwiesenstrasse 370, 8090 Zürich), die SBB (Postfach, 8023 Zürich) und, wenn Ihr Begehren eine Buslinie betrifft, Postauto Zürich (PostAuto Schweiz AG, Regensbergstrasse 89, 8050 Zürich) bzw. Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (Binzikerstrasse 2, 8627 Grüningen) sollten eine Kopie erhalten. Wir würden uns freuen, wenn Sie auch der IG Tösstallinie (Müliwiesstr. 77, 8487 Zell) eine Kopie zukommen lassen könnten, damit wir den Überblick über die Begehren haben.

Hier unsere drei Begehren:

1. Verlängerter Betrieb der S26 zwischen Rüti und Wald

Derzeit verlässt die letzte S26 um 19:11 den Bahnhof Rüti in Richtung Wald und Bauma. Danach wird die Strecke durch den Bus bedient. Unserer Meinung nach ist aufgrund der längeren Öffnungszeiten der Warenhäuser das Fahrgastaufkommen hoch genug, um zwei neue Züge der S26 Rüti ab 20:11 und 21:11 Richtung Wald und Bauma (und weiter nach Winterthur) zu rechtfertigen. Auch viele Arbeitnehmer, welche sich am Abend berufsbegleitend noch weiterbilden, würden von dieser Angebotsausdehnung profitieren. Gleichzeitig sollten neu die S26 Winterthur ab 19:44 and 20:44 nicht mehr nur bis Bauma, sondern bis Rüti verkehren.

Rüti: um 19:11 fährt der letzte Zug ins Tösstal. Taxis und VZO-Busse profitieren

Fortsetzung -->

Schliesslich hat der ZVV auch auf anderen Linien das Angebot ausgebaut, um den veränderten Ladenöffnungs- und damit auch Arbeitszeiten Rechnung zu tragen.

2. Verlängerung der S26 von Rüti bis Rapperswil zumindest an Wochenenden

Vor der Einführung der S15 verkehrte die S26 auf der Strecke Winterthur – Rapperswil, und gewährte dort den Anschluss an den Voralpen-Express VE in beiden Richtungen (der VE kreuzt sich in Rapperswil zur vollen Stunde). Seit der Einführung der S15 zuerst an Werktagen, später täglich, verkehrte die S26 entsprechend zuerst an Werktagen und danach täglich nur noch bis Rüti. Dort besteht zwar Anschluss zwischen der S26 und der S5 nach bzw. von Rapperswil, aber nicht mehr an den Voralpen-Express in Rapperswil. Damit bleiben das obere Töss- und Jonatal von sehr attraktiven Verbindungen zur Zentral- und Südschweiz abgeschnitten: Fahrgäste zwischen Rikon und Wald müssen für diese Verbindungen den zeit- und vor allem kostspieligen Umweg über Zürich nehmen. Am liebsten hätten wir diese attraktiven Verbindungen täglich, aber als Zwischenschritt bei knappen Mittel sollte diese Verbindung zumindest an Wochenenden und Feiertagen, an welchen der Freizeitverkehr stärker ist, angeboten werden.

Am Bahnhof Rämismühle zeigt der Pfeil nach rechts zwar nach Rapperswil: Allerdings warten wir vergebens auf einen Zug bis Rapperswil, denn seit 2008 wendet die S26 selbst am Wochenende in Rüti:

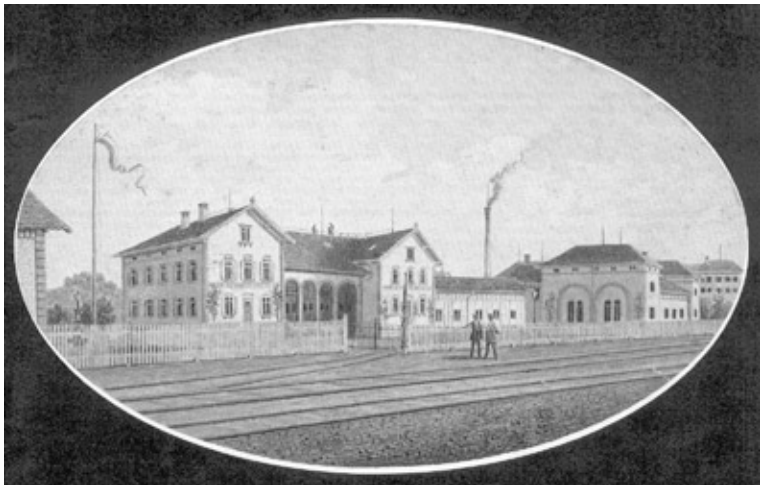
3. Einführung eines Spätzuges Winterthur ab 0:44 Richtung Bauma

Bei Besuch vieler Veranstaltungen in Zürich und Winterthur wird es knapp, den letzten Zug ins Tösstal zu erreichen. Dies trifft insbesondere auch bei Veranstaltungen im Zürcher Hallenstadion zu, die unter der Woche erst nach 23 Uhr enden. Derzeit ist die S26 die S-Bahn-Linie ab Winterthur, auf welcher der letzte Zug am frühesten abfährt. Wenn dafür keine Mittel vorhanden sind, kann alternativ die Einführung eines Nachtbusses in den Nächten Fr/Sa und Sa/So Winterthur ab 00.30 Uhr geprüft werden. Sollte diese Massnahme ebenfalls nicht finanzierbar sein, schlagen wir zumindest vor, die derzeit letzte S26 um 8 Minuten später abfahren zu lassen, um den Anschluss der S8 aus Zürich-Oerlikon zu gewährleisten.

Das Bahnuniversum in der Lokremise

Besuch in der Eisenbahnsammlung Uster

Am 13. Januar 2010 waren wir vom Vorstand der IG Tösstallinie zu Gast in der Eisenbahnsammlung Uster, welcher Peter Schwarzenbach – bis zum 23. März 2010 Vizepräsident der IG – seine private Eisenbahnsammlung gestiftet hat.



Hannes Gehring bzw. http://www.lok-remise.ch

Die Eisenbahnsammlung befindet sich in der Lok-Remise Uster, die im Jahre 1856 von der damaligen «Glatthalbahn» erbaut wurde, welche die Strecke von Wallisellen nach Uster betrieb. Uster war damals die vorläufige Endstation des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn. Bereits 1859 wurde die Bahnlinie bis Rapperswil

Die IG Tösstallinie bestaunt Peter Schwarzenbachs Eisenbahnsammlung Uster

verlängert, dadurch verlor die Lok-Remise Uster, kaum erbaut, ihre Funktion. Sie wurde deshalb bereits im Jahre 1861 verkauft und als Giesserei benutzt. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass die Lok-Remise Uster nicht den moderneren Bedürfnissen der sich rasant entwickelnden Eisenbahn angepasst wurde. Im Jahre 1984 stellte die kantonale Baudirektion die ganze Gebäudegruppe unter Denkmalschutz und der Kanton kaufte das ganze Ensemble.

Um den unter der Leitung der kantonalen Denkmalpflege fertig restaurierten, historisch wertvollen Gebäudekomplex Lok-Remise Uster noch verstärkt mit dem Thema Eisenbahn zu

Fast wie aus der Luft: Bahnpanorama Zürichsee Ost

Impressum

Herausgeberin

IG Tösstallinie
www.igtoesstallinie.ch
Müliwiesstrasse 77
8487 Zell
PC-84-51386-8
praesident@ig-toesstallinie.ch

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil
Auflage:
1000 Exemplare

Bahnpanorama Zürichsee West

Der Raum der Eisenbahnsammlung vor der Renovation und danach .....

ergänzen, beschloss der Vorstand der „Genossenschaft Lok-Remise Uster" (GLRU), neben dem bisherigen Mieter – Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland – zusätzlich auch eine Eisenbahn-Sammlung anzugliedern. In Peter Schwarzenbach und Hans-Rudolf Schweizer fand Hans Albiez, damals Präsident GLRU, zwei Stifter, die sich für die Idee einer öffentlich zugänglichen Sammlung gewinnen liessen.

Die Stiftung bezweckt, mit der Übernahme der Sammlungen von Hans Rudolf Schweizer und der zerlegbaren Spur 0-Anlage, inklusive Rollmaterial, von Peter Schwarzenbach, im Dachgeschoss der Remise I eine öffentlich zugängliche Sammlung einzurichten und zu betreiben. Geplant sind Wechselausstellungen, welche auch anderen interessierten Ausstellern (Sammlern, Modellbauern) offen stehen. Dies kann auch in Form von zeitlich begrenzten Leihgaben geschehen.

Da die Sammlung mit den Einahmen aus den Eintritten kaum alle Miet- und Versicherungskosten decken kann, sind Sponsoren und weitere Stifter willkommen. Auf diese Weise könnten weitere Sammler und Modellbauer ihre Lebenswerke zum Thema Eisenbahn einer breiten Öffentlichkeit zugänglich machen. (Interessierte melden sich für eine aktive Mitarbeit oder für finanzielle Unterstützung – Fr. 50.- pro Jahr – an bei «Stiftung Eisenbahnsammlung Uster, Industriestrasse 1a, z.H. v. Peter Schwarzenbach, Postfach 1432, 8610 Uster».

Im Herbst 2007 wurde der Ausstellungsraum im Dachgeschoss der Remise I in Fronarbeit von Hans Albiez, Peter Schwarzenbach und zeitweise weiteren

Dampflok C-5/6 und zugehöriger Geschwindigkeitsmesser mit eingebautem Fahrtenschreiber

freiwilligen Helfern isoliert, getäfert und für den Museumsbetrieb hergerichtet.

Auf der den Wänden entlang verlaufenden Eisenbahnanlage Spur 0 mit einer funktionierenden Oberleitung verkehren Lokomotiven und Rollmaterial aus den Anfängen der elektrischen Traktion (1925 bis 1965). Ein selbst gebautes Stellwerk aus ca. 550 ausgedienten Telefonrelais sichert vorbildmässig die Zugfahrten.

Am 11. März 2008 wurde die Stiftung Eisenbahn-Sammlung Uster notariell beurkundet.

Die Sammlung ist regulär geöffnet: jeweils am 1. Samstag jeden Monats von 14:00 – 17: 00 Uhr. Das nächste Mal also am Samstag 01.01.2011.

Leidenschaftliche Frauen und Männer, von Winterthur bis Rüti

Wir suchen Mitglieder für die Interessengemeinschaft Tösstallinie! Gemeinsam wollen wir uns einsetzen für den Erhalt und Ausbau unserer Bahnlinie, für gute Fahrpläne und zweckmässige Anschlüsse.

- ❑ Einzelmitglied, 25 Franken pro Jahr
- ❑ Familienmitglied, 30 Franken pro Jahr
- ❑ Firmen, Juristische Personen, öffentlich-rechtliche Körperschaften, 100 Franken pro Jahr
- ❑ Nur Jahres-Abo der ZUGnummer, 2 Ausgaben pro Jahr, 10 Franken

Name, Vorname.....

Strasse.....

Postleitzahl, Ort .....

e-mail-Adresse .....

❑ Korrespondenz bitte nur als Datei (per e-Mail)

Datum, Ort und Unterschrift .....

Bitte einsenden oder mailen an:
Christoph Gerber
Rosenbergstrasse 60
8498 Gibswil-Ried
finanzen@ig-toesstallinie.ch
PC 84-51386-8

tösstallinie

Der Bundesrat verzichtet auf Sparmassnahmen im Regionalverkehr

Am 9.11.2010 meldete der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), dass das Engagement des VCS, der Schweizerischen Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV Schweiz), der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und von Pro Bahn Schweizvon Erfolg gekrönt wurde.

Der Bundesrat lenkte ein und verzichtete auf die geplanten Sparmassnahmen im Regionalverkehr. Damit wird eine Schwächung der Randregionen verhindert. Im Rahmen des Konsolidierungsprogramms beabsichtigte der Bundesrat, die Abgeltungen des Bundes für Regionallinien zu kürzen. Künftig sollten nur Linien mit einer Mindestnachfrage von 100 Personen pro Tag unterstützt werden. Heute liegt diese Limite bei 32 Fahrgästen pro Tag. Speziell für die Leute entlang der Postautolinie 807 (**Wila –Sitzberg**) ist dies eine sehr erfreuliche Meldung. Diese Linie wäre ja bei einer Erhöhung der Mindestpassagierzahl auf 100 Personen akut gefährdet gewesen.

Keine Schienen für Zürich

Am 26 September stimmte das Zürcher Stimmvolk über die Initiative des VCS "Schienen für Zürich" ab. Die Initiative verlangte, dass der Kanton die Strecke zwischen der Verzweigung Hürlistein (bei Effretikon) und Winterthur durchgehend auf 4 Gleise ausbaut, weil dieses Nadelöhr den ganzen regionalen, nationalen und internationalen Bahnverkehr Ost – West aufnehmen muss.

Sandro Turcati Die Strecke ist bereits heute überlastet und es hat keinen Platz mehr für die schon heute dringend benötigten, zusätzlichen S-Bahnen zwischen Winterthur und Zürich. Die Folge davon sind regelmässige Überlastungen, insbesondere der S12, die Automobilist/-innen – trotz Stau auf der A1 – sicher nicht dazu ermuntern, auf die Bahn umzusteigen…

In der S12 von Winterthur nach Zürich sind Sitzplätze weiterhin Mangelware ...

Regierungs- und Kantonsrat empfahlen dem Stimmvolk, die Initiative hauptsächlich aus zwei Gründen abzulehnen:

1. Das – erst nach Einreichung der Initiative beschlossene – ZEB-Gesetz des Bundes siehe den Ausbau zwischen Hürlistein und Effretikon sowie zwischen Tössmühle (bei Winterthur) und Winterthur HB auf 4 Gleise bereits vor. Der Bund werde diesen Ausbau zeitgerecht 2018 in Betrieb nehmen, sodass die 4. Teilergänzung (4.TE) bis dann realisiert werde. Der Ausbau des zweigleisigen Zwischenstückes Effretikon – Tössmühle sei für die 4. TE, welche hier den Viertelstundentakt (S11/S12) vorsieht, gar nicht nötig.
2. Der Kanton erachtet den Brüttenertunnel zwischen Hürlistein und Winterthur als die bessere, schnellere und für Effretikon schonendere Variante, um langfristig die Kapazitäten und die erforderlichen Geschwindigkeiten für den nationalen Verkehr zu sichern.

Dem wäre nichts entgegen zu setzen, wenn das die ganze Wahrheit wäre, Aber die Regierung verschweigt,

- dass die finanziellen Mittel fürs ZEB-Gesetz wegen Kostenüberschreitungen der NEAT nicht frei gegeben sind,
- dass die SBB davon ausgehen, diese Mittel würden frühestens 2025 freigegeben,
- dass der Brüttenertunnel im ZEB-Gesetz als nicht finanziertes Vorhaben aufgelistet ist, dessen Wirtschaftlichkeit zu überprüfen sei
- und dass das Bundesamt für Verkehr diese Wirtschaftlichkeitsprüfung inzwischen erstellt hat und darauf basierend den Brüttenertunnel zur definitiven Streichung empfiehlt.

Zur Erinnerung: Regierungs- und Kantonsrat haben vor knapp zwei Jahren unsere Initiative "Halbstündliche S-Bahn für Alle" zur Ablehnung empfohlen mit dem Argument, die – damals nur geplante, seit kurzem beschlossene – 4.TE sähe den netzweiten Halbstundentakt bis 2018 auch auf der S26 und der S29 ohnehin vor – vorausgesetzt der Bund baue die Strecke Zürich – Winterthur laut ZEB-Gesetz aus. Die VCS-Initiative hätte genau diese Voraussetzung erfüllt.

Welche Lehren ziehen wir aus den beiden Abstimmungen? Zuerst fällt auf, dass die VCS-Initiative mit 30% Ja-Stimmen eine niedrigere Zustimmung erhielt als unsere (37%). Das Ergebnis erstaunt, hätten doch von der VCS-Initiative wesentlich mehr Leute direkt profitiert als von der IG-Initiative, die sich direkt ja nur auf Töss-, Jona- und Stammertal ausgewirkt hätte (indirekt natürlich schon aufs ganze Netz), wie aus folgendem Überblick ersichtlich wird (Quelle: Statistisches Amt Kz. ZH):

Wahlkreis/ Gemeinde	Ja-Stimmen	
	Schienen für Zürich	Halbstündliche S-Bahn für Alle
Winterthur Altstadt	41%	38%
Winterthur Oberwinterthur	36%	41%
Winterthur Seen	33%	40%
Winterthur Töss	35%	41%
Winterthur Veltheim	39%	42%
Winterthur Wülflingen	36%	41%
Winterthur Mattenbach	38%	45%
Winterthur (gesamt)	37%	(n.v.)
Zell	30%	55%
Turbenthal	32%	56%
Wila	37%	58%
Bauma	30%	56%
Fischenthal	24%	80%
Wald	29%	73%
Dürnten	22%	43%
Rüti	27%	46%

Keine Gemeinde hat der VCS-Initiative zugestimmt, unsere Initiative wurde aber in 13 Gemeinden angenommen. Am meisten Stimmen erhielt "Schienen für Zürich" in Zürich (40% Ja-Stimmen), Laufen-Uhwiesen (39%), Winterthur und Wila (je 37%). In Effretikon, wo die Befürchtungen um mehr Bahnlärm die Diskussion dominierten, war der Anteil Ja-Stimmen mit 21% wie erwartet sehr tief. Unter- und Oberstammheim, die der IG-Initiative zustimmten bzw. äusserst knapp ablehnten, liegen mit je 28% unter dem kantonalen Mittel von 30% Ja-Stimmen. Auf den zweiten Blick merkt man, dass in Wila, Bauma, Wald und Rüti zwar die Initiative deutlich abgelehnt wurde, aber mehr Ja-Stimmen erzielte als im Mittel des eigenen Bezirks. Zell und Turbenthal liegen knapp über dem kantonalen Mittel.

Auf die Abstimmungskampagne zurückblickend lassen sich folgende zwei Lehren als Hypothese formulieren:

1) Der VCS hat die Abstimmungskampagne sehr spät und praktisch im Alleingang durchgeführt. Der Abstimmungstermin lag zwar ungünstig einen Monat nach den Sommerferien, aber auch im letzten Monat hatte man den Eindruck es "laufe zu wenig". Wenn die Initiative in den Medien präsent war, hat man praktisch nur Gabi Petri vom VCS gesehen, die aber mit hervorragenden Argumenten gut kämpfte. Eine breite Front von Leuten anderer Organisationen (inkl. Parteien) – wie im Falle unserer Initiative – kam nicht zum Vorschein. Es ist nicht klar, ob das der VCS so wollte, oder ob ausser dem VCS keine Organisation die Initiative aktiv genug mittrug und sich damit exponierte. Es geht auch nicht darum, jemanden zu kritisieren, sondern zu lernen, dass um eine Mehrheit zu gewinnen, es zwingend nötig ist, eine breite politische Front zu bilden, dies konsequent so zu kommunizieren und Leute aus verschiedenen Organisationen der eigenen Reihen zu Wort kommen zu lassen.

Bezirke	Ja-Stimmen	
	Schienen für Zürich	Halbstündliche S-Bahn für Alle
Affoltern	26%	31%
Andelfingen	28%	36%
Bülach	25%	37%
Dielsdorf	22%	45%
Dietikon	25%	32%
Hinwil	26%	45%
Horgen	26%	31%
Meilen	22%	30%
Pfäffikon	24%	39%
Uster	27%	33%
Winterthur	34%	39%
Zürich	40%	38%
Kanton Zürich gesamt	30%	37%

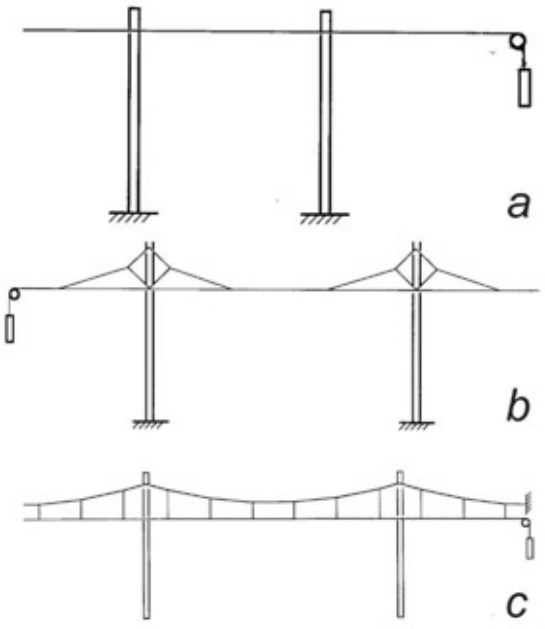
2) Die IG Tösstallinie konnte mit ihrer Unterstützung das Abstimmungsergebnis in der Region nicht ins Positive wenden, war diesmal ja nicht direkt das eigene Bahnangebot, sondern das zwischen Zürich und Winterthur betroffen. Die IG hat aber wieder einmal bewiesen, dass sie überdurchschnittlich viele Leute für Anliegen des öffentlichen Verkehrs mobilisieren kann. Wie schon im Mai 2009, als die eigene Initiative im oberen Töss- und Jonatal sogar eine klare Mehrheit fand, trug die IG dazu bei, insgesamt überdurchschnittlich mehr Ja-Stimmen zu erzielen als in den Oberländer Bezirken. Das verpflichtet auch die IG dazu, weiterhin möglichst nah an den Bedürfnissen der Bevölkerung im Töss- und Jonatal zu politisieren.

Was nun? Leider ist das Zürcher Stimmvolk den Argumenten der Regierung (blauäugig?) zweimal gefolgt und hat sowohl unsere Initiative (im Mai 2009) als jetzt auch die VCS-Initiative abgelehnt. Es bleibt nur zu hoffen, dass die Regierung ihre (zu?) grossen Versprechen hält. Wir werden aktiv und mit Argusaugen beobachten, dass dem so sein wird!

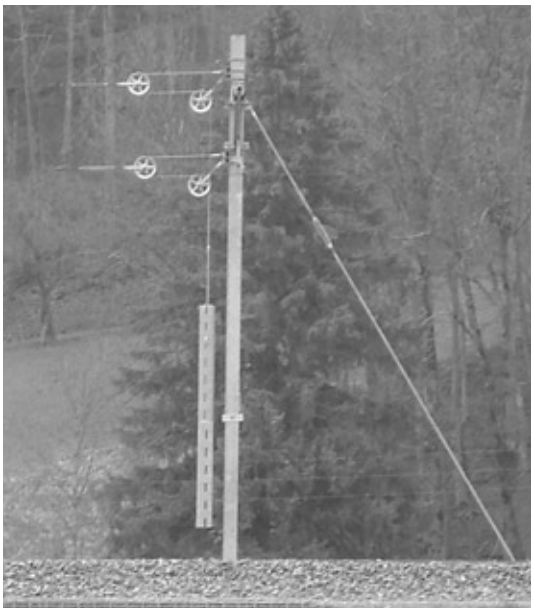
Hochspannend - die Fahrleitung

In diesem Sommer sind die Fahrleitungen und die Fahrleitungsmasten im oberen Tösstal und im Jonatal sukzessive erneuert worden. Dies ist ein gutes Zeichen, zeigt es doch, dass die SBB auch in Zukunft den Betrieb auf diesem Streckenabschnitt aufrecht erhalten wollen. Im folgenden Beitrag wenden wir uns aber für einmal nicht verkehrspolitischen Fragen zu, sondern sehen das System Fahrleitung genauer an.

Rafael Haas Grundsätzlich können drei Typen von Fahrleitungen unterschieden werden. Die einfachste Form ist die **Einfachfahrleitung (a)**. Sie besteht lediglich aus einem aufgehängten Fahrdraht und ist deshalb nur für Geschwindigkeiten unter 40 km/h geeignet. Eine weitere Form ist die sogenannte **Beiseilfahrleitung (b)**, welche nicht direkt, sondern mit Hilfe eines Beiseils an den Masten befestigt wird. In der Schweiz wird diese Form vor allem bei Tramstrecken verwendet und ist für Geschwindigkeiten bis 80 km/h geeignet. Für Eisenbahnstrecken werden aber die sogenannten **Kettenfahrleitungen (c)** verwendet. Dabei wird der Fahrdraht auf der ganzen Länge zwischen zwei Masten an einem Tragseil in regelmässigen Abständen aufgehängt. Somit können Kettenfahrleitungen einerseits die Schwingungen, welche ein fahrender Zug erzeugt, sehr gut dämpfen und andererseits verhindern die kurzen Abstände zwischen den Aufhängepunkten ein Durchhängen. Sie sind deshalb auch für hohe Geschwindigkeiten geeignet.



Diese drei Grundtypen können nochmals je in zwei Untergruppen unterteilt werden. Fest abgespannte und beweglich abgespannte Fahrleitungen. Eine Fahrleitung kann nicht beliebig lang sein, sondern muss alle 1 - 1.5 km unterbrochen werden. Dort können die Fahrleitungen entweder starr befestigt werden oder über Radspannwerke (Prinzip Flaschenzug) mit Gewichten abgespannt werden. Die feste



Fahrleitung mit Radspannwerk

Abspannung hat den Nachteil, dass die Fahrleitung empfindlich auf Temperaturschwankungen reagiert. Wird sie bei Kälte montiert, hängt sie bei Hitze durch, umgekehrt besteht bei Kälte die Gefahr, dass die Leitung reisst. Deshalb verwendet man bei Eisenbahnstrecken beweglich abgespannte Fahrleitungen.

Eine grosse Herausforderung bei Kettenfahrleitungen sind Kurven (s.Abb3). Die einfachste Lösung, eine Fahrleitung um eine Kurve zu spannen ist es, die Mastenzahl zu erhöhen, um dem Draht alle paar Meter eine Winkeländerung aufzuzwingen. Bei der neuen Fahrleitung im Töss- und Jonatal wurde so vorgegangen. Die alte Fahrleitung war hingegen noch eine sogenannte windschiefe Fahrleitung. Dabei wird dem Fahrdraht nicht mit Hilfe von Masten, sondern mit Hilfe des Tragseils bei jedem Aufhängepunkt eine Winkeländerung aufgezwungen. Diese Technik verlangte von den Fahrleitungsmonteuren einiges an handwerklichem Geschick, hatte aber den grossen Vorteil, dass jeder zweite Mast eingespart werden konnte. Aus wirtschaftlicher Sicht ist es heute aber sinnvoller, mehr Masten aufzustellen, als mehr Personal aufzuwenden.

Abbildung 3: Alte windschiefe Fahrleitung mit den bereits neuen Masten zwischen Bauma und Steg

Die Fahrleitung an sich besteht aus einer Kupfer-Silber-Legierung und ist nicht rund, wie man sich wahrscheinlich vorstellen würde, sondern hat zwei Rillen (s. Abb.4). Diese dienen dazu, dass der Fahrdraht bei den Masten mit Hilfe von Seitenhaltern fixiert werden kann.

Nun fehlt nur noch eine Zutat, damit ein Zug auch unter dem Fahrdraht fahren kann: Strom. In der Schweiz verwenden die meisten Normalspurbahnen eine Wechselspannung von 15'000 V mit einer Frequenz von 16.7 Hz. Neben der Schweiz verwenden Deutschland und Österreich ebenfalls dieses System. Der Bahnstrom der Schweiz wird grösstenteils aus Wasserkraft erzeugt. Die SBB besitzt dazu sowohl eigene Kraftwerke als auch ein eigenes Stromnetz. Aus diesem wird der Strom zu sogenannten Unterwerken transportiert, wo er auf die richtige Spannung transformiert wird und anschliessend in die Fahrleitung eingespeist wird. Damit eine Lokomotive fahren kann, muss ein geschlossener Stromkreis gebildet werden zwischen dem Unterwerk, das den Strom produziert und der Lokomotive: der Strom fliesst vom Unterwerk über die Fahrleitung zur Lokomotive und von dort über ihre Räder und die Schienen zurück zum Unterwerk. Wenn der Rückstrom durch die Schienen zurück zum Unterwerk fliesst, besteht die Gefahr, dass der Strom plötzlich z.B. auf eine Wasserleitung, welche unter dem Bahntrassee verläuft, überspringt. Deshalb wird in jüngster Zeit der Rückstrom nicht mehr über die Schiene, sondern über an den Fahrleitungsmasten aufgehängte Rückleitungsseile zurück zum Unterwerk geleitet.

Abbildung 4

Man sieht, dass es doch einiges an Technik braucht, bis sich eine Lokomotive in Bewegung setzen und uns Tag für Tag von Zuhause an unsere Arbeit oder an sonstige Ort in der Nähe oder in der Ferne bringen kann.

Quellen:

[1] Weidmann, Ulrich Prof. Dr. (2007): Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, Band 2.1 und 2.2, Vorlesungsskript, IVT, ETH Zürich, Zürich

Herzliche Einladung zum Mitgliederevent 2011: auch Freunde und Bekannte willkommen!

Baustelle Durchmesserlinie Zürich

Am Samstag, dem 19. März 2011 organisiert die IG Tösstallinie eine Exkursion zur Baustelle der Durchmesserlinie im Zürcher Hauptbahnhof. Für die Teilnehmenden bietet sich die Möglichkeit, für einmal hinter die Sichtschutzbretter zu schauen, welche man in ganzen Bahnhof zurzeit sieht, und einen Eindruck dieser gewaltigen Baustelle mitten im Herzen von Zürich zu bekommen.

Rafael Haas Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 erübrigt sich mit der Durchmesserlinie für die Intercities auf der West - Ost Achse das zeitraubende Wendemanöver in alten Kopfbahnhof und auch die S-Bahnen, welche zurzeit noch im provisorischen Sihlpost-Bahnhof verkehren, können dann direkt nach Oerlikon (bzw. nach Wiedikon) weiterfahren. Somit werden für das immer dichtere Bahnangebot im Grossraum Zürich neue Kapazitäten geschaffen.

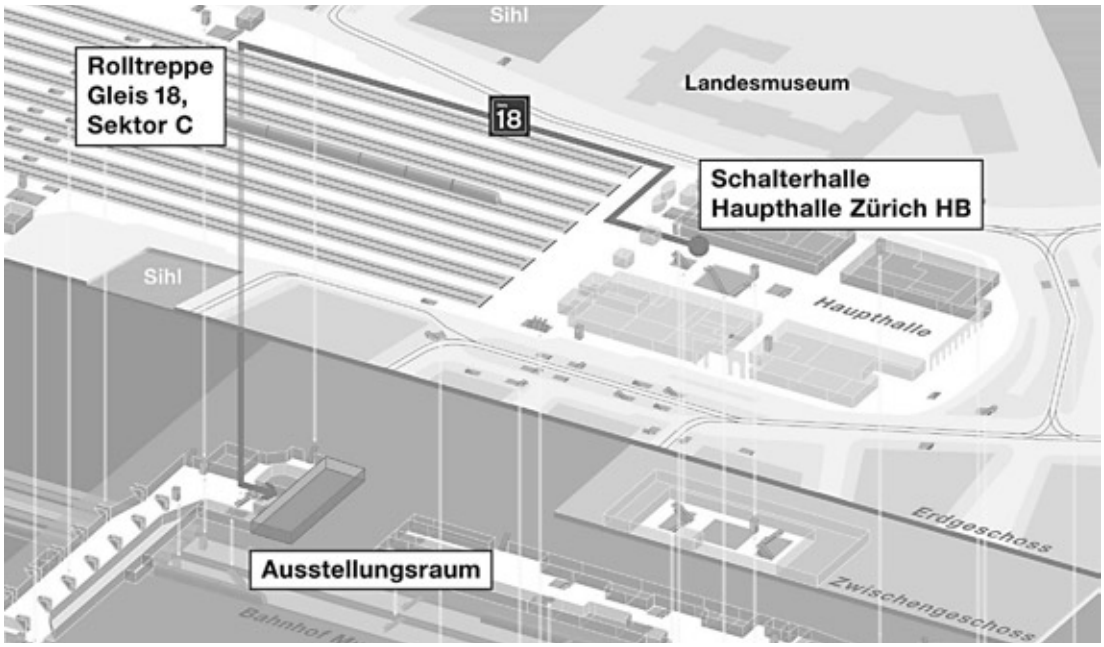
Das Bauprojekt Durchmesserlinie besteht aus verschiedenen Teilprojekten: Der rund 5 km lange Weinbergtunnel stellt die Zufahrt vom Bahnhof Oerlikon in den neuen unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse sicher. Er unterquert dabei das Radiostudio, das ETH Hauptgebäude und als grösste bautechnische Herausforderung noch die Limmat.

Der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse wird

Fortsetzung -->

grundsätzlich vergleichbar gebaut, wie der bereits existierende S-Bahnhof Museumstrasse. Einzig die Perrons werden im Vergleich zum S-Bahnhof um ca. 100 m länger und etwa 1.5 mal breiter.

Damit auch eine optimale Zufahrt vom Bahnhof Altstetten her möglich ist, werden zwischen dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und Altstetten zwei neue Eisenbahnbrücken gebaut, die Kohledreieckbrücke und die Letzigrabenbrücke. Diese sollen mit dem Fahrplanwechsel 2015 in Betrieb genommen werden.



Beladen von Aushubzügen mit Aushubmaterial des neuen Bahnhofs Löwenstrasse im Hauptbahnhof Zürich am 15.09.2010, bereit zum Abtransport.
© Bild SBB

Bei unserer Exkursion werden wir die Möglichkeit haben, uns zuerst einen Film über das Bauprojekt im Ausstellungsraum der SBB anzusehen. Danach können wir auf einem Baustellenrundgang vor Ort einen Augenschein des Fortgangs der Bauarbeiten am neuen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse nehmen.

Der Vorstand der IG Tösstallinie lädt Sie zu dieser Exkursion herzlich ein und würde sich freuen, Sie an diesem Tag im Zürcher Hauptbahnhof begrüssen zu dürfen. Wir treffen uns am Samstag, dem 19. März 2011 um 10.00 Uhr vor dem Ausstellungsraum der Durchmesserlinie

Für die Reise nach Zürich sind die Teilnehmenden selbst verantwortlich. Film und Rundgang werden im Ganzen 2 Stunden dauern. Ein kleiner Apéro am Schluss gibt Gelegenheit für Gespräche. Beachten Sie bitte, dass das Mindestalter 12 Jahre beträgt und aus Sicherheitsgründen nicht mehr als 50 Personen teilnehmen können.

Anmeldung Exkursion Durchmesserlinie 19. März 2011

Die Teilnahme ist für Mitglieder kostenlos, die Übrigen bezahlen einen Unkostenzuschlag von Fr. 5.-

Name: .....
Vorname: .....
Adresse: .....
PLZ/Ort: .....
Tel: .....
E-Mail: .....

Anzahl Teilnehmende: .....
Namen weiterer Teilnehmenden (bitte beachten: Mindestalter 12 Jahre!):

.....
.....
.....

Bitte einsenden bis 31. Jan. 2011 an:

Rafael Haas
Tablatstrasse 6
8492 Wila, oder per E-Mail an:
vizepraesident@ig-toesstallinie.ch