



Weiterer Fahrplanausbau: Im Tösstal verkehren ab Dezember 2018 mehr Züge. Wila erhält zudem direkte Züge nach Stadelhofen und Zürich Hauptbahnhof.

Urs Weisskopf

«Auch die Busverbindungen müssen für den Fahrplan 2019 angepasst werden»

REGION Die SBB investieren in die Tösstallinie. Ab Winter 2018/2019 kommt der durchgehende 30-Minuten-Takt, zudem ist eine neue, schnelle S11 ab Wila geplant. Bei der IG Tösstallinie zeigt man sich darüber sehr erfreut, dennoch noch nicht ganz zufrieden.

Eine Zeit lang sah es aus, als ob die Bahnlinie durchs Tösstal gefährdet ist. Zumindest für ihren oberen, südlichen Teil wurde mehr oder weniger direkt über die Stilllegung und einen Busersatz gesprochen. Heute jedoch sieht es anders aus – der Fortbestand der Bahnstrecke ist auf lange Sicht gesichert, und die SBB investieren in grösserem Stil in den Ausbau. Bis ins Jahr 2018 werden als abschliessende Projekte der Modernisierung der Strecke die Bahnhöfe Fischenthal und Wald für einen barrierefreien Zugang zu den Perrons ausgebaut. Im Rahmen der vierten Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn bauen die SBB ausserdem die Stationen Sennhof-Kyburg, Saland und Tanndürnten zu vollständigen Kreuzungsbahnhöfen aus.

Schnellzug ab Wila

Auch hinsichtlich Fahrplan ist eine Erweiterung des Angebots vorgesehen. Ab Fahrplanwechsel 2018/2019 im Dezember 2018 wird die S26 Winterthur–Rüti auf der ganzen Strecke durchgehend im Halbstundentakt bedient. Ausserdem soll die heute nur zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Winterthur und Zürich-Hardbrücke/Altstetten fahrende S11 zu einer neuen, durchgehend verkehrenden, beschleunigten S-Bahn-Linie aufgewertet werden, die stündlich von Wila nach Stadelhofen und weiter Richtung Limmattal führen soll.

Mit ein Grund, dass die Tösstallinie nach langen Jahren der Vernachlässigung nun modernisiert und aufgewertet wird, ist der stete Einsatz der Interessengemeinschaft Tösstallinie, die sich stark für den öffentlichen Verkehr in der Region einsetzt. Deren Präsident Ralf Wiedenmann zeigt sich im Gespräch erfreut über den nun geplanten

Fahrplanausbau – ganz zufrieden ist man bei der IG aber noch nicht.

In drei Jahren wird die S26 Winterthur–Rüti auf der ganzen Strecke durchs Tösstal im Halbstundentakt fahren, ergänzt von der schnellen S11, die stündlich ab Wila nach Stadelhofen verkehrt. Sind damit die Kernforderungen der IG Tösstal erfüllt?

Ralf Wiedenmann: Ja, es erfüllt uns mit Freude, dass 2019 die Tösstallinie auf der ganzen Strecke im Halbstundentakt verkehren wird, und auch, dass mit der S11 eine stündliche Direktverbindung ohne Umsteigen geschaffen wird.

Die IG Tösstallinie fordert schon seit Jahren, dass die S26, die seit drei Jahren nur noch bis Rüti verkehrt, wieder bis nach Rapperswil geführt wird, um den Anschluss an den Vor-alpen-Express Richtung Inner-schweiz herzustellen. Besteht die Chance, dass diese Verlängerung wieder kommt?

Wir hegen gewisse Hoffnungen, dass mit der Fertigstellung des Umbaus im Bahnhof Rapperswil – dem Bau einer dritten Gleisachse im Ostkopf – Ende 2017 die Verlängerung der S26 von Rüti bis Rapperswil möglich wird. Unser Fahrplanbegehren in dieser Hinsicht ist hängig.

Zur geplanten neuen, schnellen S11 ab Wila: Wo soll sie im Tösstal halten? Welche Haltepunkte wären aus Ihrer Sicht wünschenswert?

Die neue S11 ab Wila lässt die Bahnhöfe Rämismühle-Zell und Rikon aus. Aus unserer Sicht wäre ein Halt an beiden Stationen wünschbar, aber wohl ohne einen zweigleisigen Begegnungsabschnitt zwischen Turbenthal und Wila nicht umsetzbar. Uns wurde aber zugesichert, dass mit dem Fahrplan 2020 ein Halt in

Rikon geprüft wird. Mit dem neuen Rollmaterial wäre ein Halt in Rikon grundsätzlich möglich, man möchte aber erst ein Jahr Erfahrung mit der Fahrplanstabilität machen.

Wissen Sie ungefähr, wie schnell man mit dieser S11 ab Wila in Stadelhofen wäre?



«Mit drei Zügen pro Stunde ist das Tösstal sehr gut bedient.»

Ralf Wiedenmann, Präsident IG Tösstallinie

Das können wir Ihnen sogar ganz genau sagen, denn die Fahrpläne ab Dezember 2019 sind schon auf dem Internet veröffentlicht. Gemäss der Fahrplangrafik fährt die S11 stündlich zur Minute 40 ab, erreicht Winterthur zur Minute 07 und Stadelhofen zur Minute 25. Die Fahrzeit beträgt also genau 45 Minuten. Die S26 mit Halt an allen Stationen ist übrigens bis Winterthur sogar schneller als die S11, denn in Winterthur Seen hat die S11 vier Minuten Aufenthalt, welche zum Anhängen einer zweiten Komposition benötigt wird. Die Verbindung Wila–Stadelhofen mit der S26 und Umsteigen in Winterthur auf die S12

ist deshalb auch nur drei Minuten langsamer als mit dem Direktzug S11.

Müsste man diese S11 ab Wila nicht halbstündlich führen, damit sie für die Bewohner im Tösstal Sinn machen würde?

Mit drei Zügen pro Stunde bis Wila ist das Tösstal sehr gut bedient. Ich glaube nicht, dass die halbstündliche S-Bahn ab Wila schon 2019 gerechtfertigt wäre. Ausserdem fährt ja die S11 zur anderen halben Stunde nach Seuzach – so, wie heute die S12 einmal nach Seuzach und einmal nach Winterthur Seen verkehrt. **Tann-Dürnten soll zu einem vollständigen Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden. Ist das ein Indikator für eine weitere Zugverdichtung zwischen Wald und Rüti?**

Der neue Kreuzungsbahnhof in Tann-Dürnten wird bereits für die Einführung des Halbstundentakts zwischen Bauma und Rüti benötigt. Eine noch stärkere Zugverdichtung ist auf absehbare Zeit nicht vorgesehen. **Im Tösstal wurden und werden verschiedene Stationen modernisiert. Ist aus Ihrer Sicht damit punkto Bahnhofinfrastruktur im Tösstal alles Wünschenswerte getan?**

Ja, der einzige Wermutstropfen ist, dass die neue S11 in Rikon und Rämismühle-Zell nicht halten kann. Sofern 2020 der Halt in Rikon ermöglicht wird, dann bleibt nur Rämismühle-Zell auf der Strecke. In diesen sauren Apfel muss ich als Pendler ab diesem Bahnhof wohl beiessen.

Wie zufrieden sind Sie eigentlich mit dem im Tösstal eingesetzten Rollmaterial? Reichen die Platzverhältnisse der

Thurbo-Triebwagen auch längerfristig noch aus? Insbesondere in Turbenthal wird derzeit ja viel gebaut...

Der einzige S26-Kurs, welcher mit dem Maximum von drei zusammengekuppelten Thurbo-Triebwagen geführt wird, ist derjenige mit Ankunft in Winterthur um 7:15. Dieser Zug ist zugegebenermassen sehr voll – es gibt derzeit am Bahnsteig Gleis 2/3 in Winterthur ein regelrechtes Gedränge, da am gleichen Bahnsteig die Fahrgäste auf die S23 nach Zürich warten. Ab Dezember 2018, mit den Doppelstockzügen der S11, sollte das Kapazitätsproblem jedoch für einige Zeit gelöst sein.

Wofür wird sich die IG Tösstallinie in nächster Zeit weiterhin einsetzen?

Ganz oben auf der Agenda steht ein zusätzlicher S26-Kurs, Bauma ab 5:06, Winterthur an 5:38. Auf allen anderen Zubringer-S-Bahn-Linien nach Winterthur verkehrt dieser Zug bereits, nur auf der S26 nicht. Zweimal – in den Jahren 2013 und 2015 – hat die Gemeinde Zell bereits Rekurs gegen die Nichteinführung dieses Zugs eingelegt, und beide Male wurde dieser Rekurs vom Regierungsrat abgeschmettert. Es wird Zeit, dass diese Ungleichbehandlung, die offensichtlich rechtlich nicht anfechtbar ist, auf dem politischen Weg, also über den Kantonsrat beseitigt wird. Für den Fahrplan 2019 müssen auch die Busverbindungen zwischen Bauma, Wila, Turbenthal, Kollbrunn einerseits und Wetzikon, Pfäffikon und Fehraltorf andererseits angepasst werden.

Interview: Manuel Reimann

ZUR PERSON

Ralf Wiedenmann präsidiert die IG Tösstallinie. Ausserdem ist er Mitglied der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz und vertritt an der regionalen Verkehrskonferenz die Interessen des Oberlands. Mit dem öffentlichen Verkehr setzt er sich schon seit Jahrzehnten

auseinander. So verglich er für seine Magisterarbeit Nahverkehrssysteme aus wirtschaftlicher Perspektive. Beruflich ist er in einer Privatbank tätig. Wiedenmann ist gebürtiger Münchner, in die Schweiz kam er 1988, seit 1995 lebt er in Zell. *mre*