

Wieso dauert der Umbau so lange?

Stand der Umbauten in Sennhof-Kyburg und Saland

Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 ist der Umbau noch nicht fertig. Aber beim Fahrplanwechsel Dezember 2018 mit dem genauen Halbstundentakt auf der Linie der S26 sollte die Strecke fertig sein.

Sennhof-Kyburg:

Hannes Gehring Der Bahnhof wird umgebaut zur Kreuzungsstation, erhält eine Personenunterführung und

einen 170 Meter langen Aussenperron mit Wartehalle, erreichbar über eine Treppe und eine lange Rampe für



Fortsetzung -->

Street Parade

Mein kleines Paradies

Hannes Gehring Meine Tochter war etwa 12, als sie mich fragte: du Bapi, was isch das eigentlich, Street Parade? Ich sagte, dass ich es auch nicht wüsste, und so gingen wir, zusammen mit meinem 11jährigen Sohn, nach Zürich. Meinen Kindern machten die vielen Leute und die laute Musik eher Angst. Aber mich hatte die Parade fasziniert. Seither bin ich fast immer dabei. Und dieses Mal hat es mir so gut gefallen wie nie zuvor. Ich war richtig glücklich, schwebte fast vor Wonne. Um 14 Uhr setzte ich mich in Stadelhofen, vor dem weissen Kreuz, mit einem Bier an einen Tisch und schaue den Besuchern zu, wie sie vom Bahnhof gegen den See strömen. Oft in Gruppen, junge Bur-schen oder Mädchen, Familien, Alte wie ich, Dicke und Dünne, Schwarze, Braune und Weisse. Buntfarbig: pink, gelb, grün, rosa, hellblau. Mit selbst bemalten T-Shirts oder geschminkt wie an der Fasnacht. Bewusst weiblich oder männlich oder gemischt. Hier gibt es keine Vorschriften, alle dürfen so sein wie sie wollen. Und alle sind gut gelaunt. Nie sehe ich in der Schweiz so viele lachende Gesichter. Langsam gehe ich gegen den See, stecke mir die Gehörschutz-Stöpsel in die Ohren und schlendere zum ersten Wagen, der sich im Schnecken-tempo Richtung Bellevue bewegt. Ich suche mir eine Gruppe, bei der es mir wohl ist. Vor oder zwischen den Wagen gibt es immer genug Platz um sich frei zu bewegen, im Takt der Bässe zu wippen oder zu hopsen. Ich schaue umher, ob ich jemanden besonders sympathisch oder hübsch finde. Eine junge Frau mit einer Grup-

Fortsetzung -->

pe Männer lächelt mir zu und ich gehe zu ihr hin. Ich höre, dass sie Italienisch spricht und frage, wo her sie kämen. Von Como, mit dem Car. Sie fragen, ob sie ein Selfie mit mir machen dürften, und gemeinsam lächeln wir ins Handy. Dann lösen sie die Arme wieder von meinen Schultern und ich tanze langsam weiter. Ich finde es so wunderbar, einfach zu schauen, einem Blick zu begegnen und zu spüren, dass beide sich mögen. Das kann ich sonst nirgends erleben. Im Laufe des Abends drücken mir unzählige Männer kumpelhaft die offene Hand und Frauen streicheln meine Schultern oder umarmen mich. Und immer wieder fragt jemand, ob sie ein Selfie machen dürften. So viele strahlende Gesichter sehe ich sonst nie. Hier ist es so einfach. Doch im Alltag oft so schwierig.

einen behindertengerechten Zugang zu den Zügen. Riesige Erdmassen mussten bewegt werden, um die Unterführung und die Böschung für den 170 Meter langen Aussenperron und das Kreuzungsgleis zu erstellen. Der Aufwand ist grösser, als ich mir vorgestellt hatte.

Aus der riesigen Baustelle der Wohnüberbauung auf der Bahnhofseite gelangt man direkt

Saland:

Der Bahnhof wird umgebaut zur Kreuzungstation, erhält einen 170 Meter langen Aussenperron mit Wartehalle und eine Unterführung mit Treppenzugang. Der Perron auf der Bahnhofseite wird ausgebaut und das alte, kleine Wartehäuschen beim Bahnhof ersetzt

zur Unterführung. Links führt eine breite Treppe hinauf zum Bahnhof, geht man durch die Unterführung, führt rechts die Rampe zum Aussenperron, und links die Treppe hinauf zur Wartehalle des Aussenperrons. Das alte, kleine Wartehäuschen beim Bahnhof wird durch eine neue Wartehalle ersetzt wie sie gebaut wird auf der gegenüberliegenden Seite.

durch eine neue Wartehalle wie auf der gegenüberliegenden Seite. Mit Kinderwagen und Rollstühlen erreicht man den Aussenperron, indem man die Barriere überquert und auf der kleinen Strasse zurückfährt.



Ernüchternde Infos für BenutzerInnen der S26

Bericht aus den Regionalen Verkehrskonferenzen

Der Halbstundentakt zwischen Bauma und Rüti verzögert sich um ein Jahr. Die S11 verkehrt nur in den Hauptverkehrszeiten bis Wila

Ralf Wiedenmann Wiederum war die IG Tösstallinie auf den drei Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) Oberland, Pfäffikon/Mittleres Tösstal und Winterthur, welche die Tösstallinie abdecken, vertreten. Alle RVKs fanden im Mai statt. Hauptdiskussion war diesmal nicht der Fahrplan ab Dezember 2017, sondern jener ab Dezember 2018,

wenn auf der Tösstallinie der Halbstundentakt eingeführt wird und die S11 bis Wila verkehrt. Anfangs August wurde der ZVV-Fahrplanentwurf für die nächsten zwei Fahrplanjahre vom Verkehrsrat verabschiedet und den Gemeinden und Verbänden (auch der IG Tösstallinie) über Internet zugänglich gemacht. Die Gemeinden haben nun die Möglichkeit

Rekurs einzulegen. Deshalb nennt man diesen Fahrplan im Fachjargon Rekursauflage.

Wie bereits auf den Regionalen Verkehrskonferenzen letztes Jahr im Herbst vorgestellt, soll die S11 nur in den Hauptverkehrszeiten verkehren (siehe auch Zugnummer 41, Februar 2017). Die Regionale Verkehrskonferenz Winterthur hat zwar beschlossen, dass die S11 ganztägig bis und ab Wila verkehren soll.



Der Verkehrsrat hat dieses Begehren jedoch nicht umgesetzt. Die S11 verkehrt also ab Dezember 2018 nur Montag bis Freitag stündlich zwischen 6:39 und 9:39 und 15:39 und 19:39 ab Wila über Winterthur und Stadelhofen nach Zürich (und weiter über das Limmattal nach Aarau). In der Gegenrichtung verkehrt die S11 ab Winterthur stündlich zwischen 5:53 und 8:53 (bzw. Zürich HB zwischen 6:31 und 8:31) und zwischen 14:53 und 18:53 (bzw. Zürich HB zwischen 14:31 und 18:31) Richtung Wila. Ausserhalb der Stosszeiten und am Wochenende verkehrt die S11 alle Stunden bis Sennhof-Kyburg. Immerhin kann es sich die IG Tösstallinie als Erfolg auf die Fahnen schreiben, dass die S11 auf ihre im Februar 2014 zusammen mit den Gemeinden Zell eingereichten Initiative in Rikon einen Halt

einlegt, und nicht wie ursprünglich geplant war, zwischen Turbenthal und Kollbrunn ohne Halt verkehrt.

Wie eine Bombe eingeschlagen hat jedoch die in der Rekursauflage des ZVV-Fahrplans versteckte Meldung, dass die S26 voraussichtlich erst ab Dezember 2019 zwischen Bauma und Rüti alle 30 Minuten verkehren kann, da die Kreuzungsstelle Tann-Dürnsten nicht recht-

zeitig auf den Fahrplan ab Dezember 2018 fertiggestellt werden kann. Von dieser Bauverzögerung und dessen Auswirkung auf den ZVV-Fahrplanentwurf war in den Diskussionen an den RVKs überhaupt keine Rede. Somit wird die S26 bis Dezember 2019 wie bisher nur im Stundentakt zwischen Bauma und Rüti pendeln. Ab Bauma wird die S26 wie geplant zwischen 5:10 und 0:10 im exakten Halbstundentakt Richtung Winterthur verkehren, in der Gegenrichtung ab Winterthur nach Bauma zwischen 5:13 und 0:13. Die von der IG Tösstallinie immer wieder eingereichten Fahrplanbegehren für eine frühere Verbindung am Morgen Bauma-Winterthur und eine spätere Verbindung nach Mitternacht von Winterthur nach Bauma werden also ab Dezember 2018 umgesetzt.

Inhalt

Stand der Umbauten in Sennhof-Kyburg und Saland	1
Mein kleines Paradies	1
Bericht aus den Regionalen Verkehrskonferenzen	2
Auf Schienen durch die Ukraine	3
Der Vorstand der IG Tösstallinie	5
Fahrplanentwurf 2018	8
Sondereinsatz von Bahn und Bus am Zürcher Kantonalturnfest	9
Braucht es für Bahnfunk und Zugsicherung der Tösstallinie neue Antennenmasten?	11
Wanderung zum Schreizengiessen	12
24. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie	13
Anmeldeformular IG Tösstallinie	15
Impressum	15
Führung durch die Restaurants im Zürcher Hauptbahnhof	16

Ein Reisebericht unseres Vizepräsidenten und Aktuars

Auf Schienen durch die Ukraine

Anfang Juli 2017 war es wieder so weit. Zusammen mit meinen Arbeitskollegen, mit welchen ich vor drei Jahren bereits mit der Transsibirischen Eisenbahn durch Russland gefahren bin, machte ich mich wiederum auf nach Osteuropa: Diesmal bestand das Hauptziel aus der Ukraine, wobei die Reise in Moldawiens Hauptstadt Chişinău begann und in Berlin, der Hauptstadt Deutschlands endete.

Fortsetzung -->



Rafael Haas Keiner von uns wusste, was uns genau erwartet, als wir den Flug mit Air Moldova von Frankfurt in die Moldawische Hauptstadt Chişinău (sprich „Kischinau“) gebucht haben. Es wurde dann auch bereits am Flughafen Frankfurt sehr interessant, als wir nach dem Boarding mit dem Bus bis zum gefühlt hinterletzten Standplatz des Flughafens fahren mussten. An Bord blieb der Kulturschock dann aber erfreulicherweise aus und schon bald landeten wir bei schönem Wetter in Chişinău. Mit einem bimodalen Diesel-/Trolleybus ging es dann vom Flughafen in die Stadt hinein, auf breiten Stassen gesäumt von schon fast bedrohlich wirkenden Wohnsilos, wie man sie aus Städten der ehemaligen Sowjetrepubliken kennt. Es ist eigentlich unvorstellbar, dass in diesen fast schon zu Ruinen verkommenen Bauten noch Menschen wohnen; ein Zeugnis der Tatsache, dass die Menschen in diesem Land grösstenteils in bitterer Armut leben müssen.

Moldawien gehörte bis 1991 zur Sowjetunion und wurde dann im Zuge der Auflösung der UdSSR ein unabhängiger Staat. Die Mehrheit der Bevölkerung Moldawiens spricht Rumänisch, weshalb diese Sprache im Zuge der Unabhängigkeit zur Amtssprache wurde, sehr zum Missfallen der Russischen Minderheiten im Land. Dazu aber später mehr.

Bereits im Bus entstand dann ein erster Kontakt mit Einheimischen, als uns eine junge Dame fragt, wo wir denn hin müssen. Als wir Adresse unseres Hotels nannten, brachte dies eine ungewollte Kettenreaktion in Gang und schon bald diskutierte der ganze Bus über ein Problem, nur hatten wir keine Ahnung was eigentlich das Problem war. Zum Schluss konnten wir dann erahnen, was genau Anstoss der Diskussion war: Der Bus, in welchem wir saßen, fuhr nicht genau an dem Platz vorbei, wo

unser Hotel stand, sondern hielt in einer Strasse, welche einige 100 Meter davon entfernt war. Aus diesem Grund machte sich die junge Frau sorgen, dass wir unser Hotel nicht finden. Als wir dann erklären konnten, dass es für uns kein Problem darstellt, das Hotel von der Haltestelle her zu Fuss zu erreichen, beruhigte sich die Diskussion in Bus allmählich wieder. Kurze Zeit später checkten wir dann im Hotel Cosmos ein. Das Gebäude spiegelt



Hotel Cosmos Chişinău

ziemlich exakt den Baustil in Chişinău wider, wie man ihn an allen Ecken antrifft. Auch beim Interieur scheint die Zeit Ende der 80er Jahre stehen geblieben zu sein: In den Zimmer fanden sich immer noch Telefone mit Wählscheiben und Fernseher mit Bildröhren.

Das wohl nobelste Stadtviertel von Chişinău ist das Regierungs- und Diplomatenviertel. Da es sich bei Moldawien um einen sehr jungen Staat handelt, befinden sich praktisch alle Botschaften an einer einzigen Strasse. Auch das Parlaments- und die Regierungsgebäude sind zwar monumentale Bauten, aber man sieht ihnen an, dass sie allesamt eher neueren Baujahres sind. Gleich hinter dem Diplomatenviertel versteckte sich der Valea Morilor

Bahnhof von Chişinău vor dem Besteigen des Zuges einem Moldawischen Zollbeamten unsere Pässe vorweisen mussten und er uns die Pässe mit den Worten „Good Luck“ zurückgab, wurde das mulmige Gefühl im Bauch noch etwas grösser. Schlussendlich war es dann aber so, dass wir von Transnistrien gar nichts mitbekommen hätten, wenn wir uns dessen nicht bewusst gewesen wären, dass sich da zwischen Moldawien und der Ukraine



Valea Morilor Park mit See in Chişinău

Park, die grüne Oase von Chişinău. Dort findet man einen kleinen See, welchen man in etwa 30 Minuten umrunden kann sowie einen kleinen Vergnügungspark mit Badestrand. Insgesamt wirkt dieser Park wie eine kleine Perle in der sonst eher trist wirkenden Stadt.

Von Chişinău machten wir uns danach auf, um mit dem Zug die ukrainische Hafenstadt Odessa zu erreichen. Auch hier wussten wir zunächst nicht genau, was uns erwartet, denn der Weg dorthin führt durch Transnistrien. Transnistrien ist ein schmaler Streifen, welcher im Westen durch den Fluss Dnister und im Osten durch die ukrainische Grenze begrenzt ist. Der Staat hat sich ebenfalls 1991 von Moldawien als unabhängig erklärt, wurde aber international nicht anerkannt. Da in diesem Gebiet bei der Unabhängigkeit Moldawiens die Bevölkerung vornehmlich russisch geprägt war, fühlt sich Transnistrien eher zu Russland zugehörig als zu Moldawien. Als wir dann am

noch so ein abtrünniger Staat befindet. Und schon kurze Zeit nach dem Halt in der Transnistrischen Hauptstadt Tiraspol kamen die ukrainischen Zollbeamten in den Zug und wir waren in der Ukraine. Der Komfort im Zug war auch eher bescheiden, erinnerten die Holzbänke in den Wagen doch eher an den SBB-Standard in der dritten Klasse zu Beginn des 20. Jahrhunderts.



Unser Zug nach der Ankunft in Odessa

Nach etwa 5 Stunden Zugfahrt erreichten wir schliesslich Odessa, die ukrainische Hafenstadt am Schwarzen Meer. Durch die Lage am

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:
Ralf Wiedenmann
praesident@
ig-toesstallinie.ch
8487 Zell
Tel. 079 458 94 02

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

Rechnungsführung,
Mitglieder-
Administration und Lo-
gistik:
Erwin Brand
finanzen@
ig-toesstallinie.ch
Steineggerhof 3
8855 Wangen SZ
Tel. 055 245 13 55

Revision:
Martin Greber
Greber Consulting
8005 Zürich

Robert Ineichen
Treuhand & Consulting
8400 Winterthur

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

Beisitzer
Hansruedi Büchi
Seelmatten
8488 Turbenthal

Fortsetzung -->



Der Maidan-Platz in Kiew

Schwarzen Meer ist Odessa ein beliebtes Urlaubsziel für die ukrainische Mittel- und Oberschicht aber auch immer noch für Russen. Man findet daher auch unweit des Stadtzentrums einen schönen Sandstrand gesäumt mit zahlreichen Cafés und Restaurants.

Nach unserem Aufenthalt in Odessa fuhren wir mit einem innerukrainischen Nachtzug bis nach Olexsandrija, einer Stadt in der Zentralukraine mit etwa 80'000 Einwohner. Als wir dort ankamen hatten wir das Gefühl, dass wir wohl die ersten westeuropäischen Touristen sind, welche sich in dieses Nest verirrt hatten. Diesen Eindruck bestätigte sich wenig später auch im Hotel, als die Rezeptionistin zuerst die Sicherungen auf der Etage, wo wir unsere Zimmer hatten, einschalten musste. Wir machten uns nach einer Nacht in einem viel zu kurzen Bett dann auch umgehend am nächsten Morgen auf in die ukrainische Hauptstadt Kiew.

Kiew ist mit knapp 3 Mio Einwohner das politische und kulturelle Zentrum der Ukrai-

ne. Die Stadt liegt, auf mehreren Hügeln erbaut, an den Ufern des Flusses Dnjepr. Daher hat man einen hervorragenden Blick auf die Stadt bei einer Bootsrundfahrt auf dem Fluss. In der Stadt Kiew widerspiegelt sich wie an keinem anderen Ort das Dilemma, in welchem sich die Ukraine zurzeit befindet. Einerseits fühlt man sich kulturell sehr Russland zugehörig, andererseits will man sich politisch und wirtschaftlich nach Westen öffnen, sehr zum Leidwesen Russlands. Dies bemerkt man auch als westlicher Tourist in der Tatsache, dass in Kiew deutlich mehr Englisch verstanden wird, als an anderen Orten der Ukraine. Zudem erfolgen auch die Durchsagen in der Metro zusätzlich in Englisch und es liegt an den Haltestellen auch ein Englischer Metroplan auf.

Als Mittelpunkt der Stadt gilt der Maidan-Platz. Dieser Platz erlangte in der Weltöffentlichkeit vor allem durch die Orange Revolution im Jahre 2004 und die Euromaidan-Proteste im Jahre 2014 Berühmtheit. Als trauriger Höhepunkt gilt dabei der 18. Februar 2014, als es bei Zusammenstößen zwischen Protestierenden und Sicherheitskräften zu zahlreichen Todesopfern kam. Nach dem Ende der Proteste glied der Platz einem Schlachtfeld. Von diesen Spuren ist heute nichts mehr zu sehen, sondern der Platz wurde aufgrund des in

diesem Jahr in Kiew stattfindenden Eurovision Song Contests frisch herausgeputzt.

Nach unserem zweitägigen Aufenthalt in Kiew ging es per Zug weiter nach Lemberg oder besser gesagt nach Lwiw, wie es auf Ukrainisch heute heisst. Diese Stadt gehörte bis 1918 zu Österreich-Ungarn und danach bis 1945 zu Polen. Bei einem Stadtbummel merkt man diesen historischen Umstand deutlich, wirkt die Stadt mit ihren Bauten doch sehr westlich. Auch trifft man in dieser Stadt auf deutlich mehr westeuropäische Touristen, als in den anderen ukrainischen Städten, welche wir bereits bereist hatten. In Lemberg lohnt es sich, den Turm des Rathauses zu besteigen, von wo man einen herrlichen Ausblick über die gesamte Altstadt geniessen kann. Als sehr sehenswert gilt auch das Empfangsgebäude des Lemberger Hauptbahnhofs, welches 1904 von den k.k. österreichischen Staatsbahnen eröffnet wurde.

Am nächsten Tag machten wir uns dann auf,



Der Hauptbahnhof von Lemberg

um auf dem Schienenweg zurück in die EU zu fahren und damit auch von der russischen Breitspur (1'520 mm) wieder auf die gewohnte westeuropäische Normalspur (1'435 mm) zurück zu wechseln. Der ukrainische Zug fuhr dabei bis nach Przemyśl in Polen. Dort stiegen wir nach kurzem Aufenthalt auf einen polnischen Intercityzug um, welcher uns bis nach Breslau (polnisch Wrocław) brachte. Zwischen Krakau und Oppeln musste unser Zug allerdings baustellenbedingt noch einen ziemlichen Umweg fahren. Da wir, als wir die eigentliche Strecke zwischen Krakau und Breslau erreicht hatten, verkehrt auf die Stre-

cke einbogen und damit eigentlich wieder zurück nach Krakau fahren, mussten wir in einem Bahnhof noch einen ziemlich langen Halt einlegen, damit die Lokomotive umgesetzt werden konnte. Um etwa 22.30 Uhr hatten wir es dann allerdings geschafft und das Ziel Breslau erreicht.

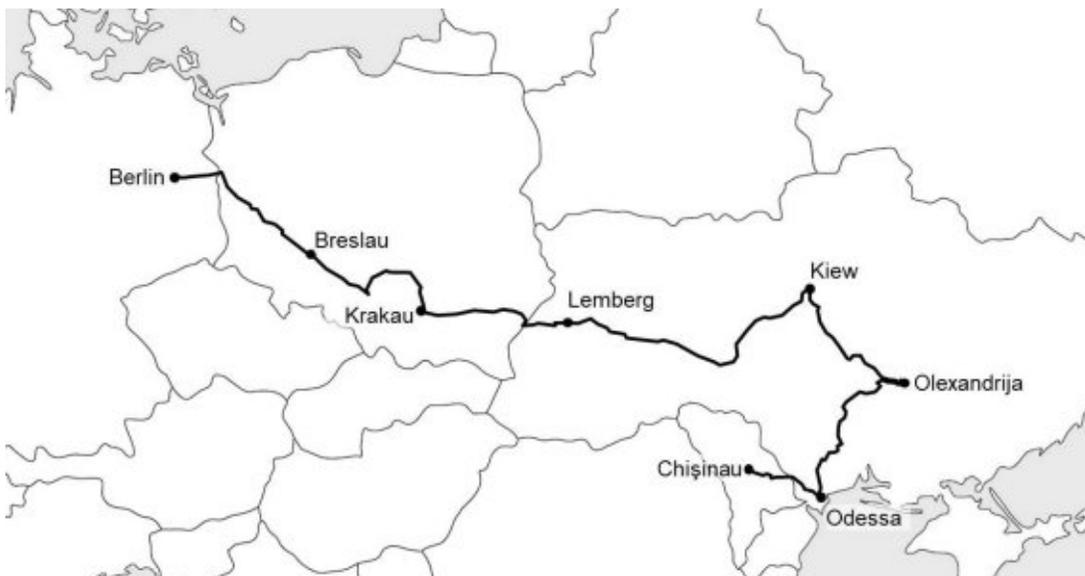
Am Folgetag folgte dann der Abschluss der Reise, als wir uns mit polnischen Regionalzügen (d.h. eher bescheidener Fahrkomfort) via Zielona Góra nach Küstrin (polnisch Kostrzyn) durchschlugen. Ab Küstrin kamen wir dann endlich wieder in den Genuss des Reisekomforts der deutschen Eisenbahnen (die Klimaanlage war bei 30 Grad Aussentemperatur defekt) und erreichten nach nochmaliger etwa einstündiger Fahrt die deutsche Hauptstadt Berlin.

Diese Zugfahrt durch 4 verschiedene Länder



Wieder Normalspur: Der PKP-Intercity Przemyśl – Breslau

zeigt sehr schön auf, wie die verschiedenen Kulturen gerade in diesem Gebiet von Europa aufeinanderprallen. Dies zeigt auch, warum gerade hier die vielen Konflikte im letzten Jahrhundert deutliche Spuren hinterliessen und auch heute noch ein grosses Konfliktpotential vorhanden ist. Es wäre schön, wenn in den kommenden Jahren auch wieder Reisen in den Osten der Ukraine oder auf die Krim möglich würden.



Fahrplanentwurf 2018

Die Frist zur Stellungnahme zum Fahrplanentwurf ist am Sonntag, 18. Juni 2017 abgelaufen. Der Online-Fahrplan der SBB wird ab Anfang Oktober 2017 aufgeschaltet.

Ralf Wiedenmann Der gesamte Kursbuchinhalt in elektronischer Form wird ab Samstag, 18. November 2017 auf www.fahrplanfelder.ch verfügbar sein. Hier finden Sie ab Mitte September den so genannten "Definitiven Fahrplan", das sind aktualisierte Fahrplanentwürfe. Diese können noch vereinzelt Fehler oder Ungenauigkeiten aufweisen; sie sind deshalb noch nicht verbindlich.

Halbstundentakt Bauma-Wald wohl erst ab Dezember 2019 und nicht Dezember 2018

Am 28. August 2017 verschickten die SBB folgendes Mail:

Einführung des Halbstundentakts im oberen Tösstal verzögert sich

Aufgrund von Verzögerungen im Plangenehmigungsverfahren können die Arbeiten für den Bahnhofsusbau Tann-Dürnten vorläufig nicht beginnen. Damit kann

des Halbstundentakts der S26 der Zürcher S-Bahn zwischen Bauma und Rüti ZH. Die SBB und der Zürcher Verkehrsverbund ZVV hatten diese für Dezember 2018 angesetzt. Sobald eine rechtskräftige Verfügung vorliegt, erarbeitet die SBB ein neues Bauprogramm und legt zusammen mit dem ZVV den Einführungstermin des neuen Fahrplans fest.

Urs Arpagaus
Regionen-Manager
SBB AG Personenverkehr, Region Ost
Vulkanplatz 11, Postfach, 8048 Zürich

Ich kritisiere, dass wir in den Gemeinden in einem aufwendigen Verfahren über den Fahrplan abgestimmt haben und nun von der SBB und dem ZVV vor vollendete Tatsachen gestellt werden. Seit Jahren ist dem gesamten Tösstal der Halbstundentakt der S26 auf dem Fahrplan ab Dezember 2018 versprochen worden. Nun wird in der Rekursauflage des

ZVV-Fahrplans plötzlich erwähnt, dass der Halbstundentakt erst auf Dezember 2019 eingeführt werde und die S26 im Bereich Bauma – Rüti wie bisher nur stündlich verkehre. Wer zum Beispiel im Hinblick auf den Halbstundentakt



auch der geplante Halbstundentakt der S26 zwischen Bauma und Rüti nicht wie geplant im Dezember 2018 eingeführt werden. Das Plangenehmigungsverfahren für den Bau eines zweiten Gleises und den Ausbau der Perronanlagen im Bahnhof Tann-Dürnten ist im Verzug. Grund sind Einigungsverhandlungen mit einem privaten Grundeigentümer, die länger als geplant andauern. Deshalb starten die Bauarbeiten nicht wie ursprünglich vorgesehen im Herbst 2017. Damit verzögert sich auch die Einführung

in Fischenthal oder Gibswil eine Wohnung gekauft hat, muss länger auf eine rasche Verbindung Richtung Rüti und Zürich warten. Der ZVV müsste in einer solchen Situation zumindest eine Alternative mit einer Buslinie anbieten. Ausserdem ist keineswegs sicher, dass der Halbstundentakt zwischen Bauma und Rüti wirklich Ende 2019 eingeführt werden kann: Einspracheverfahren dauern manchmal länger, als man meint.

Sondereinsatz von Bahn und Bus am Zürcher Kantonaltturnfest

Im vergangenen Juni herrschte in Rikon Ausnahmezustand. Das Zürcher Kantonaltturnfest, der zweitgrösste Breitensportanlass der Schweiz, lockte Zehntausende Menschen ins Tösstal. Aus dem ganzen Land reisten Sportvereine, Helferinnen und Helfer und Publikum an. Der Grossteil davon kam mit dem öffentlichen Verkehr. Eine Herausforderung für den ZVV und die beteiligten Transportunternehmen.

Marc Guggenheim, Projektleiter ZVV-Geschäftsfeld Events Während an einem gewöhnlichen Werktag am Bahnhof Rikon gegen 1'000 Reisende in die Züge ein- oder aussteigen, wollten am Kantonaltturnfest an einem Tag 8'000 Turnerinnen und Turner in den Zügen Platz finden. Das erfordert den Einsatz von längeren, aber auch zusätzlichen Zügen. Da der Grossteil des Bahnnetzes im Tösstal einspurig ist, musste der Einsatz von

wettkämpfe mit Vereinen aus der ganzen Schweiz stattfanden. An beiden Wochenenden wurden die Züge verstärkt und verkehrten von früh bis spät mit zwei oder gar drei Einheiten anstelle der üblichen Einerkomposition.

Weil die Unterkünfte der Turnerinnen und Turner auf die Ortschaften zwischen Sennhof und Bauma verteilt waren, bot das Kantonal-



zusätzlichem Rollmaterial gut vorbereitet werden. Aus diesem Grund machten sich die Verantwortlichen von ZVV, SBB, Thurbo und PostAuto bereits anderthalb Jahre vor dem Grossanlass an die Planungsarbeiten.

Damit alle genug Platz finden und der Fahrplan eingehalten werden kann, galt es, die an- und abreisenden Turnvereine möglichst gut auf die Züge zu verteilen. Gleichzeitig mussten die Wettkampfplanung und die Wünsche der zahlreichen Vereine mitberücksichtigt werden. So verkehrten an den beiden Turnfestwochenenden zwischen Winterthur und Bauma 15 Extrazüge. Davon zwölf am zweiten Wochenende, an dem die Gruppen-

turnfest zusammen mit dem ZVV an den beiden Wochenenden zudem ein erweitertes Nachtangebot an. Am ersten Wochenende verlängerte PostAuto den Nachtbus N68 in Richtung Wila bis nach Bauma. Damit der N68 ab Winterthur trotzdem den gewohnten Takt einhalten konnte, wurde ein zweiter Bus eingesetzt. Am zweiten Wochenende verkehrten von Rikon Richtung Winterthur und Bauma stündlich Nachtzüge von Thurbo. So konnten die Turnerinnen und Turner wie auch die Bevölkerung zwischen Winterthur und Bauma bis frühmorgens in den Festzelten des

Fortsetzung -->



Kantonturnfests feiern und danach sicher nach Hause reisen.

An den Bahnhöfen Rikon, Winterthur, Turbenthal und Rüti ZH waren während des Grossanlasses über 50 Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer der SBB und von Thurbo im Einsatz. Sie wiesen den Ankommenden und Abreisenden den richtigen Weg und

ZVV, Thurbo, SBB und PostAuto ziehen darum ein positives Fazit: Die Kundinnen und Kunden wurden pünktlich, sicher und unfallfrei ans Kantonturnfest und wieder zurück gebracht. Dies dank des Einsatzes der Mitarbeitenden von Thurbo, der SBB und PostAuto vor und während des Anlasses sowie der sehr guten Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen des Zürcher Kantonturnfests.



Bild: ASTV Walgau

sorgten dafür, dass sich die vielen Menschen gut auf die ganze Zuglänge verteilten. Auch freiwillige Helferinnen und Helfer des Kantonturnfests standen für Fragen bereit. Ausserdem waren Mitarbeitende der Sicherheitsorganisation des ZVV im Einsatz. Ihr Auftrag bestand insbesondere darin, Gleisüberschreitungen und andere gefährliche Handlungen zu verhindern.

Besonders hervorzuheben ist schliesslich das Bekenntnis des Veranstalters zum öffentlichen Verkehr: Alle Turnerinnen und Turner sowie die Helferinnen und Helfer erhielten ein Ticket für die An- und Rückreise mit Bahn und Bus. Dies hat zu einem stabilen und sicheren Betrieb des öffentlichen Verkehrs beigetragen.

Infobox

- * 90% der Turnerinnen und Turner, Helferinnen und Helfer sowie der Besucherinnen und Besucher reisten mit dem öV ans KTF.
- * 50 Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer der SBB und von Thurbo standen im Einsatz.
- * 15 Extrazüge wurden angeboten.
- * 6 zusätzliche PostAutos verkehrten zur Verstärkung des Regelangebots.
- * 292 Turnvereine verliessen am 25. Juni das KTF über den Bahnhof Rikon.
- * 9 zusätzliche Zugseinheiten standen am 25. Juni im Einsatz.

Braucht es für Bahnfunk und Zugsicherung der Tösstallinie neue Antennenmasten?

Im Juni wurden entlang der Tösstallinie zwischen Winterthur und Rüti insgesamt 18 Holztürme aufgestellt, welche die Höhe von geplanten Antennen für den GSM-R-Zugfunk markierten. Inzwischen sind diese Baugerüste wieder verschwunden.

Ralf Wiedenmann GSM-R steht dabei für „Global System of Mobile Communication-Rail“. Es stützt sich auf dem in der Mobilkommunikation bekannten GSM-Standard, wird jedoch für spezifische Möglichkeiten für die Bahn erweitert. Die für GSM-R reservierten Frequen-

ermöglicht.

Bisher wickelte die SBB den Bahnfunk sowohl für die Sprach- und Datenkommunikation über das GSM-Netz der Swisscom ab. Diese stellt jedoch ihr GSM-Netz bis Ende 2020 ein.

Der Bahnfunk wird unter anderen in Notfällen benötigt, beispielsweise zur Kommunikation zwischen Lokführer und Zentrale, wenn eine Barriere nicht schliesst oder ein Fahrzeug seinen Geist aufgibt. GSM-R ist ausserdem Voraussetzung für die Einführung des Zugsicherungssystems ETCS 2. ETCS 2 steht für European Train Control System Level 2. „Bei diesem Zugsicherungssystem werden dem Lokführer die Fahrerlaubnis, Geschwindigkeitsangaben und Streckendaten im Führerstand angezeigt. Ausser einigen Merktafeln kann daher auf eine Aussensignalisierung verzichtet werden (Führerstandssignalisierung). Die Bewegungen der Züge sowie die örtliche Höchstgeschwindigkeit, die Höchstgeschwindigkeit des Zuges, die korrekte Fahrtstrecke und die Fahrtrichtung werden von der Streckenzentrale dauernd überwacht.“ (siehe SBB, Zugsicherung ETCS)



Baugespann GSM-Antenne, Bild LB Madeleine Schode

zen sind international harmonisiert, und über dieses Funksystem werden mobile Sprach- und Datendienste für die Zugkommunikation

Gegen die Masten sind Einsprachen von Privaten und Gemeinden für die Standorte in Zell, Bauma, Fischenthal und Wald eingegangen. Gründe für die Einsprachen sind eine Verschönerung des Landschafts- bzw. Ortsbilds, aber auch die Strahlenbelastung. Der Landbote spekulierte bereits darüber, dass die GSM-R-Antennen schon bald obsolet werden könnten. Er bezieht sich dabei auf ein Pilotprojekt im Toggenburg zwischen Degersheim-West und Brunnadern. Dabei kommen statt Antennen Antennenkabel entlang der Bahnstrecke zum Einsatz. Dazu muss jedoch eine aufwändige Aufhängevorrichtung erstellt werden, welche ebenfalls das Landschafts- bzw.



GSMR Indoor Marksteintunnel Ost
Bild Norbert Hüttisch Schode

Fortsetzung -->

Ortsbild beeinträchtigt. Die SBB geht davon aus, dass sich diese neue Technologie vor allem für Strecken mit vielen Tunnel eignet. Andere neue Technologien, die getestet werden, stehen jedoch noch nicht zur Verfügung und es muss sich erst zeigen, ob diese flächendeckend eingesetzt werden können. Nach Aussagen der SBB ist die Erstellung der GSM-R-Antennen deshalb unerlässlich, um auch nach 2020 einen sicheren und reibungslosen Bahnverkehr zu gewährleisten.

Wir danken Reto Schärli, Mediensprecher der SBB und Urs Brändli Zeller, Projektleiter GSM-R für die Unterstützung

Quellen:

SBB, GSM-R. Das Mobilkommunikationsnetz der SBB: <https://company.sbb.ch/de/sbb-als-geschaeftspartner/leistungen-evu/tele->

[com/gsm-r.html](https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/verantwortung/die-sbb-und-ihre-kunden/die-sbb-und-die-sicherheit/zugsicherung-etcs.html) (abgerufen am 14.8.2017)

SBB; Zugsicherung ETCS: <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/verantwortung/die-sbb-und-ihre-kunden/die-sbb-und-die-sicherheit/zugsicherung-etcs.html> (abgerufen am 14.8.2017)

Landbote: „Tösstal. Über 60 Einsprachen gegen Bahnfunk“, 22.6.2017: <https://www.landbote.ch/region/winterthur/Ueber-60-Einsprachen-gegen-Bahnfunk-im-Toesstal/story/17710538> (abgerufen am 14.8.2017)

Landbote: „Antennen. Bahnen und Mobilfunkbetreiber testen neue Netze für Züge ohne Lokführer“, 23.6.2017: <https://www.landbote.ch/region/winterthur/bahnen-und-mobilfunkbetreiber-testen-neue-netze-fuer-zuege-ohne-lokfuehrer/story/26071528> (abgerufen am 14.8.2017)

Mit dem öffentlichen Verkehr zur spektakulären Wanderung

Wanderung zum Schreizengiessen

Man nehme das Postauto von Wila nach Sitzberg und steige in Fräkmünd aus. Dem Bach entlang geht es in Richtung Ruppentobel - Schreizen.

Hansruedi Büchi Bei der Abzweigung Ruppen immer dem Bach nach zur Schreizengiessen.

Vor dem Wasserfall geht es sehr steil hinauf, nur für trittsichere Wanderer. Nun sehen wir



Ruppenbachtobel

den Nagelfluhkessel vor uns, wo sich ein 19 m hoher Wasserfall hinuntergiesst. Man wandere nun hinter der Giessen hindurch, auf die andere Seite des Baches. Bevor man die steile Holzterrasse nach Hofstetten hinaufsteigt, kommt man am Nest eines Kolkraben vorbei. Er ist der grösste Singvogel der Welt, und braucht seine Ruhe beim Brüten. Deshalb wandern Sie bitte während der Brutzeit im Frühjahr leise und vorsichtig durch den Canyon.

Unterhalb des Naturistengeländes geht es nun zum Ensberg, wo man links nach Turben-

thal gehen könnte. Nach rechts führt der Wanderweg nach Sitzberg und dort kann man über den Weiler Ruppen ins gleichnamige Tobel hinuntersteigen. Am Bach geht es zurück nach Fräkmünd. Die Wanderung dauert ca. 2 Stunden. Die Wanderwegbetreuung macht der Verkehrsverein Turbenthal.

Siehe auch http://www.hikr.org/dir/Schreizengiessen_24616/

und <http://www.hikr.org/tour/post28618.html>

Benützen wir bald selbstfahrende Autos?

24. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie

Am 21. März 2017 trafen wir uns im wunderbar bemalten Säli des Restaurants Splendid in Turbenthal.

Hannes Gehring Etwas Magie spielt wohl mit: 24 Frauen und Männer kommen zur 24. Mitgliederversammlung, und 12 haben sich ent-

veröffentlichten vier Presseberichte und unsere ZUGnummern 40 und 41. Im November besuchten wir die SBB Serviceanlage Ober-



schuldigt. Der Abend ist in drei Teile gegliedert: die offizielle Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie, Olivier Hofmanns Vorstellung der Mobilität der Zukunft und der Rolle der Elektrofahrzeuge, und dann unser gemeinsames Essen.

Ralf Wiedenmann, unser Präsident, berichtet über das Vereinsjahr 2016. Wir trafen uns im Vorstand vier Mal, ein Mal zum Vorstandessen, und hatten laufend Kontakt per Mail. Wir

winterthur. Die IG nahm an 3 regionalen Verkehrskonferenzen zum Fahrplan 2018/19 teil. Ralf Wiedenmann erläutert die Rechnung für Erwin Brand, der nicht teilnehmen konnte. Robert Ineichen prüfte sie und lobte den Kassier für die stets saubere Rechnungsführung und seine gute Arbeit.

Fortsetzung -->

Zu unserer Freude stellen sich Präsident, Vorstand und die beiden Revisoren zur Wiederwahl und werden einstimmig gewählt. Nun diskutieren wir das Jahresprogramm 2017. Wir werden wieder an drei regionalen Ver-

Nun will Olivier Hofmann mit seiner Präsentation beginnen, doch wir haben es nicht geschafft, seinen PC mit unserem Beamer in Kontakt zu bringen. Nur ein schräg gestreiftes Bild erscheint. Wir sind ratlos, überlegen, ob



er seine Präsentation einfach nur mündlich machen soll, ohne Bilder. Schliesslich hat er eine originelle Idee. Er nimmt seinen Laptop aufgeklappt in die Hand, so dass wir den Bildschirm sehen können, beginnt seine Ausführungen, und geht wie ein Schlagerstar durch die Tischreihen während er temperamentvoll und leidenschaftlich spricht. Das erste Bild zeigt einen selbstfahrenden Trolleybus mit vielleicht 10 Plätzen. Das zweite einen selbstfahrenden PostAuto-Bus aus einem Versuch in Sion. Die Mobilität der

kehrskonferenzen unsere Position vertreten und Fahrplanbegehren für 2018/2019 einreichen. Als Aktivität wünschen unsere Mitglieder die Organisation der Restaurationsbetriebe im Hauptbahnhof Zürich kennenzulernen.

Zukunft heisse Individueller Öffentlicher Verkehr (IÖV), und sie sei autonom, sauber und leicht, geteilt und jederzeit verfügbar. Es sei vorstellbar, dass selbstfahrende Elektroautos zirkulieren würden wie Busse. Leise und ohne Abgas. Sie könnten per Handy an die gewünschte Adresse bestellt werden, zum





Beispiel um den Sohn vom Schulhaus abzuholen. Und sie würden danach selber wieder zum nächsten Ziel fahren. So wären auch abgelegene Dörfer ohne Busanschluss leicht erreichbar.

Wann werden die selbstfahrenden Autos kommen? Hofmann sagt, dass in wenigen Jahren die autonomen Fahrzeuge eine Selbstverständlichkeit wären. Als Beispiel einer rasanten Entwicklung führt er die Zahl der

Elektroautos an: 2006 waren es noch 9, 2015 bereits 3'882. Der IÖV werde im ländlichen Raum den heutigen öffentlichen Verkehr überflüssig machen, und er habe das Potential, unsere Art zu leben massiv zu verändern.

Eine hitzige Diskussion ergab sich nach Hofmanns Präsentation bei der Frage, ob sich die selbstfahrenden Autos durchsetzen würden. Die Position: alles Blödsinn, nie wird ein Autonarr in so eine lahme elektrische Ente umsteigen.

Gegenüber der Position: die Verkehrsbetriebe Zürich und Oberland studieren die Entwicklung bereits ernsthaft.

Nur das Knurren der Mägen drängte zum Vertagen weiterer Wortgefechte. Die Wirtin begann mit dem Auftragen der duftenden Piccata Milanese mit Salat und nachfolgendem Dessert. Nach vielen freundschaftlichen Gesprächen verabschiedeten wir uns in guter Stimmung. Noch mit einem Blick hinauf zu den wunderbaren Gemälden aus der Gegend, der Decke entlang, rund um den ganzen Raum.



Leidenschaftliche Frauen und Männer, von Winterthur bis Rütli

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.....

Datum, Ort und Unterschrift.....

Bitte einsenden oder mailen an:

Erwin Brand
Steineggerhof 3
8855 Wangen SZ

finanzen@ig-toesstallinie.ch

PC 84-51386-8



Impressum

Herausgeberin

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

Die ZUGnummer 43 erscheint im Februar 2018. LeserInnen-Beiträge senden Sie bitte bis am 15. Januar an Hannes Gehring, medienredaktion@ig-toesstallinie.ch

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil
Auflage:
850 Exemplare

DTP: Opensource-Programme ab ZUGnummer 35

Texte: Libre Office
Bildbearbeitung: GIMP
Grafik: Inkscape
Layout: Scribus
Schrift: Ubuntu

42

IG
Tösstallinie
nummer

Die Restaurants des Zürcher HB von innen

Führung durch die Restaurants im Zürcher Hauptbahnhof

Wir laden Sie ein, alle unsere Mitglieder und FreundInnen, am Montag 6. November 2017 mit uns an einer Führung durch die Restaurationsbetriebe im Zürcher Hauptbahnhof teilzunehmen, geleitet von der Candrian Catering.

Wir treffen uns um 16:30 Uhr in der Halle des Zürcher Hauptbahnhofes, beim Gruppen-



Gruppentreffpunkt --->

treffpunkt (rot). Wir besuchen die Betriebe in der Haupthalle und den dazu gehörenden Untergrund und erfahren auch, wo die Wurstwaren, Sandwiches und Gipfeli herkommen. In der Führung ist ein Nachtessen inbegriffen, das wir gegen 18 Uhr im Restaurant da Capo geniessen:

Gemischten Salat mit Hausdressing und knusprigen Croûtons,

Kalbsgeschnetzeltes nach Zürcher Art mit goldener Röstli, und zum Dessert

Schweizer Schokoladenmousse im Mandelkörnchen mit Doppelrahm und Himbeercoulis.

Die Führung mit Essen und Trinken, ausser alkoholischen Getränken, kostet Fr. 70.-, welche die IG Tösstallinie übernimmt.

Anmeldung zur Führung durch die Restaurationsbetriebe im Zürcher HB am 6. November 2017

Name:

Vorname:

PLZ/Ort:

Anzahl Teilnehmende:

Bitte anmelden bis am 2. November 2017 bei

Rafael Haas
Tablatstrasse 6
8492 Wila

vizepraesident@ig-toesstallinie.ch

Handy Nummer 079 343 92 76