

Tösstallinie

Winterthur – Bauma – Rüti/ZH – Rapperswil/SG



- **Neue Haltestellen**
- **Vernetzung in Rapperswil – Uznach/SG
– Pfäffikon/SZ**

Bericht

14. Januar 2021

Inhalt

Vorwort.....	4
1. Die Tösstallinie.....	5
1.1 Geschichte der Tössthalbahn (Quelle: Wikipedia, Dezember 2020).....	5
1.2 Winterthur – Uznach	5
1.3 Rollmaterial der Tössthalbahn	7
1.4 Ausbauten 2010 – 2018.....	7
1.5 Betrieb (2020/2021)	8
2. Langer Weg zum Halbstundentakt auf der Tösstallinie.....	10
2.1 Kantonalzürcherische Volksinitiative Halbstündliche S-Bahn	10
2.2 50 oder gleich 83 Mio. für die Tösstallbahn?.....	11
3. Neue Haltestellen an der Tösstallinie – Weshalb?	12
3.1 Leere Züge – ungeeignet liegende Haltestellen	12
3.2 Vergleiche mit anderen schweizerischen Vorortsbahnen	13
3.3 Zu den Haltestellenabstände generell	13
3.4 Neue, zusätzliche Haltestellen nötig	14
3.5 Das Haltestellen-Konzept der IG-Tösstallinie.....	16
3.6 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen bei den Stationen der Tösstallinie	17
3.7 Beispiele für im Anhang A 4 dargestellte Haltestellen	18
3.8 Halt auf Verlangen	19
4. Kosten neuer Haltestellen.....	19
5. Betriebskonzept mit neuen Haltestellen	22
6. Hindernisse bei der Forderung nach neuen Haltestellen	23
6.1 Kantonale Verordnung als Killer neuer Haltestellen?	23
6.2 Drei Verkehrskonferenzen für Tösstallinie zuständig.....	23
7. Verlängerung der Tösstallinie nach Rapperswil – Pfäffikon/SZ	24
7.1 Verlängerung der Tösstal-Züge nach Rapperswil	24
7.2 Verlängerung der Tösstalzüge nach Pfäffikon/SZ	25
8. Direkt-Anschluss des Tösstals an Uznach (Direkt-Linie).....	25
Anhänge.....	
Anhang A 1 Ziel-Angebot auf der Tösstallinie	30
Anhang A 2 Grafischer Fahrplan SBB-Tösstallinie Winterthur – Bauma – Wald – Rüti/ZH – Rapperswil mit verlängerte Tösstalzügen nach Rapperswil.....	31
Anhang A 3 Streckenprofil der Tösstallinie Winterthur – Bauma – Wald – Rüti/ZH – Rapperswil/SG (SBB).....	32
Anhang A 4 Zusammenstellung aller Haltestellen an der Linie Winterthur – Bauma – Wald – Rüti/ZH – Rapperswil/SG, Stand 03. Januar 2021 (separates Dokument).....	33

Vorwort

Am 1. September 2020 hat die Generalversammlung der IG-Tösstallinie den Vorstand neu gewählt: Paul Stopper als Präsident, Alois J. Fischer als Vizepräsident und Kassier, Hannes Gehring (bisher) Medienredaktor und Aktuar sowie Peter Schwarzenbach als Beisitzer.

Die Mitgliederversammlung hat den Vorstand beauftragt, nach dem Ausbauschnitt 2009 – 2018 die weitere Entwicklung der SBB-Tösstallinie anzugehen.

Mit der Ausrüstung aller bestehenden Bahnhöfe mit 55 cm hohen Perrons für den ebenerdigen Eintritt in die Turbo-Fahrzeuge und mit der Einführung des fast durchgehenden Halbstundentaktes auf der Tösstallinie ist der erste wichtige Schritt getan worden. Dafür gebührt allen Beteiligten ein grosses Dankeschön für die geleistete Arbeit.

Das nun vorliegende, gemeinsam erarbeitete Konzept der IG-Tösstallinie zeigt folgende Zielvorgaben für die Regionallinie Winterthur – Bauma – Wald – Rüti – Rapperswil vor:

- bessere Erschliessung der bestehenden und der seit dem Bau der Bahn sich entwickelten, bahnnahe Wohn- und Arbeitsgebiete durch die Erstellung von neuen Haltestellen. Nach dem Grundsatz *«Die Bahn muss näher zur Bevölkerung kommen und nicht umgekehrt»* können die Züge besser ausgelastet werden.
- damit nicht an jeder Haltestelle angehalten werden muss (vor allem, wenn keine Passagiere ein- oder aussteigen möchten) soll bei den neuen Haltestellen das System *«Halt auf Verlangen»* eingeführt werden
- um die gegenläufigen Interessen von durchfahrenden und von ein- und aussteigenden Passagieren an zusätzlichen Haltestellen abdecken zu können, werden zwei verschiedenartige Zugskategorien vorgeschlagen:
 - halbstündliche Bedienung aller Haltestellen
 - stündliche Bedienung der angestammten Bahnhöfe mit Eilzügen
- damit die heutigen Fahrzeiten verkürzt werden können, ist der Einsatz von Fahrzeugen mit grösseren Beschleunigungs- und Bremswerten als die heutigen THURBO-GTW 2/6 und 2/8 zu prüfen.
- mit dem vorgeschlagenen Ausbauschnitt sind die abendlichen, parallel zur Bahn verkehrenden Bahnersatz-Buskurse Bauma – Wald – Rüti auf die Schiene zurück zu verlegen. Mit den neuen Haltestellen können die Bedürfnisse aller öV-Fahrgäste abgedeckt werden.

Das vorgelegte Konzept soll in einem ersten Schritt mit den Gemeinden im Tösstal und Jonatal diskutiert werden. Dabei ist auch zu klären, welche generellen Bedürfnisse die Gemeinden an den öffentlichen Verkehr haben.

Der Vorstand:

Paul Stopper, Präsident, Uster
Alois J. Fischer, Vizepräsident, Stansstad
Hannes Gehring, Zell
Peter Schwarzenbach, Raad, Gibswil

1. Die Tösstallinie

1.1 Geschichte der Tössthalbahn (Quelle: Wikipedia, Dezember 2020)

Die **Tössthalbahn**, abgekürzt **TTB**, war ein Schweizer Eisenbahnunternehmen. Die von diesem betriebene gleichnamige Eisenbahnstrecke gehört heute zu den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und führt vom Bahnhof Winterthur Grütze über Turbenthal, Bauma und Wald nach Rüti. Sie ist 43,6 Kilometer lang und elektrifiziert.



Abbildung 1: Aktie der Tössthalbahn-Gesellschaft vom 2. September 1875

1.2 Winterthur – Uznach

Schon früh suchte die Schweizerische Nationalbahn (SNB) eine Bahnverbindung von Winterthur durchs Tösstal nach Uznach, um eine Verbindung zu den Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) herzustellen. Der Winterthurer Stadtpräsident und Ständerat Johann Jakob Sulzer strebte eine selbstständige Tössthalbahngesellschaft an, weil sich seine Ansichten nicht mehr mit denjenigen der SNB deckten.^[1] Am 24. Juni 1865 fand in Turbenthal eine Versammlung zur Planung einer Tössthalbahn statt, an der ein Tössthalbahn-Comité gegründet wurde, in dessen Vorstand Johann Jakob Sulzer, der Statthalter des Bezirks Pfäffikon Heinrich Gujer und der Unternehmer Adolf Guyer-Zeller als Sekretär sassen.^[2] Guyer-Zeller schied 1870 aus der Kommission aus, weil er Verfechter einer durchgehenden Töss-Allmannbahn war, die von Winterthur bis Bubikon führen sollte, wo der Anschluss an die seit 1859 durchgehend bis Chur befahrbare Strecke der Vereinigten Schweizerbahnen entstanden wäre. Die Kommission plante aber nur die Stichbahn Winterthur – Bauma, für deren Bau am 17. Dezember 1871 die Tössthalbahn-Gesellschaft gegründet wurde. Als Verwaltungsratspräsident wurde Johann Jakob Sulzer gewählt, der das Amt bis 1878 innehatte.^[3]

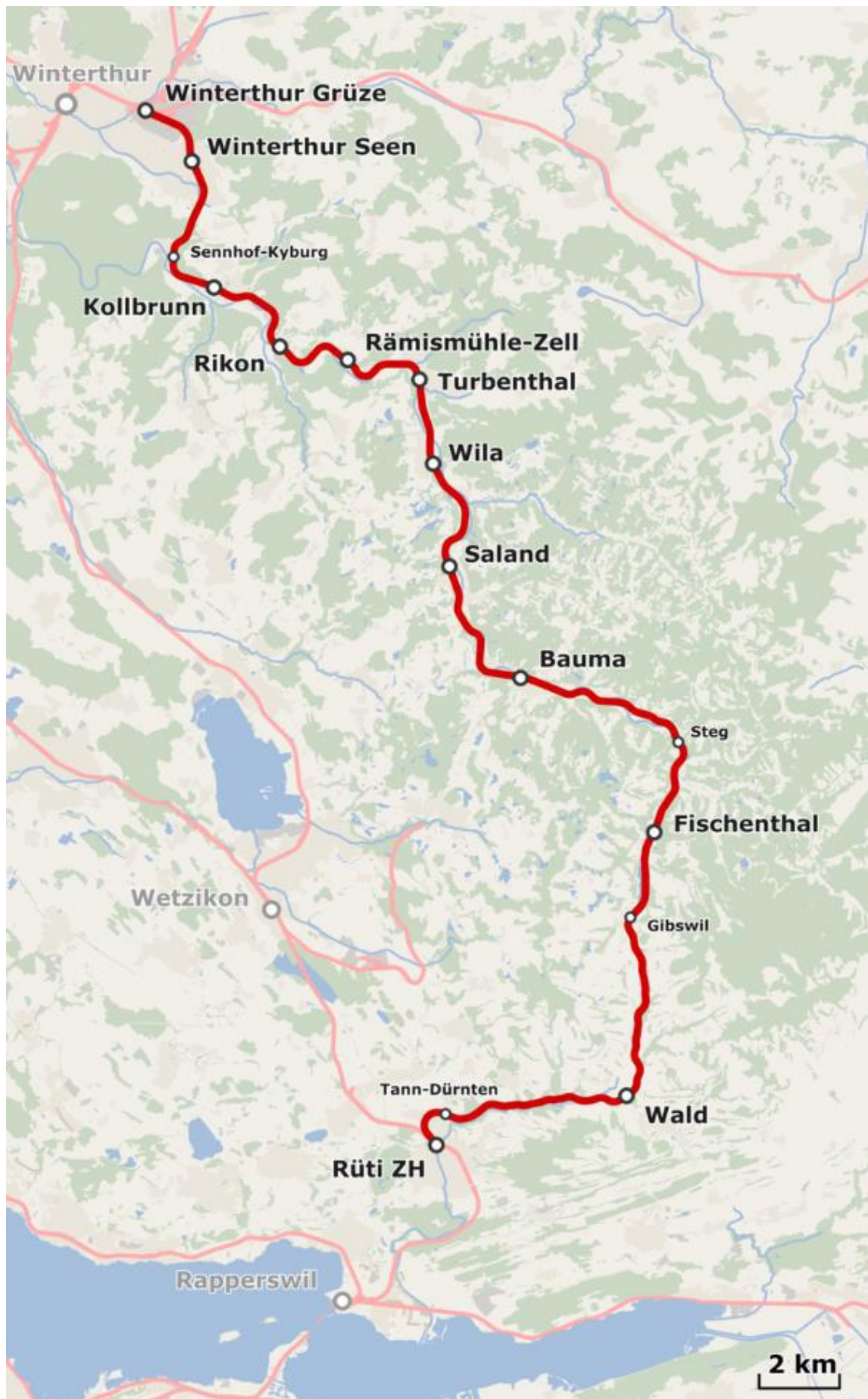


Abbildung 2: Die Tösstalbahn mit den Bahnhöfen, wie sie im vorletzten Jahrhundert erstellt wurden.
Kartenquelle: Wikipedia

Da die Gemeinden im Tösstal nicht das gesamte Kapital für den Bau aufreiben konnten, sprang der im Tösstal geborene, in Mailand als Industriekaufmann tätige Johannes Schoch als Wohltäter ein. Dieser hatte daher ein grosses Mitspracherecht beim Linienverlauf und bei der Bauart sowie Lage der von ihm finanzierten Stationen. Einige Konflikte gab es mit den Vereinigten Schweizerbahnen wegen der beidseitigen Anschlüsse der Tösstalbahn. In Winterthur war dies die Mitbenützung der VSB-Strecke von Winterthur bis nach Grüze und in Wald der Anschluss an die selbstständig gegründete Wald-Rüti-Bahn, die ebenfalls von den VSB betrieben wurde. Aber durch den Einfluss von Johannes Schoch und seine finanzielle Förderung konnte eine halbwegs zufriedenstellende Einigung erzielt werden. Der Bau begann am 1. Februar 1872.

Die Strecke Grüze – Bauma wurde am 4. Mai 1875 eröffnet, wobei zwischen Grüze und dem Bahnhof Winterthur die TTB bis zur Fertigstellung ihres eigenen Gleises 1882, dasjenige der VSB benützte. Die Fortsetzung nach Wald konnte trotz Kostenüberschreitungen beim ersten Teil bereits am 15. Oktober 1876 eröffnet werden. Die Bahn erhielt dadurch Anschluss an die Glatthalbahn. Ab dem Jahre 1902, nach der Verstaatlichung der Vereinigten Schweizerbahnen, übernahm die Tösstalbahn mit ihren Tösstalbahn-Lokomotiven den Betrieb auf der Wald-Rüti-Bahn.

Am 10. Juni 1918 wurde die Tösstalbahn, zusammen mit der Wald-Rüti-Bahn, als eine der letzten Privatbahnen rückwirkend auf den 1. Januar verstaatlicht und ging an die SBB über.

Die Steigung zwischen Wald und Gibswil beträgt 32 ‰. In Anlehnung an die Gotthardbahn wird dieser Abschnitt auch heute noch *kleiner Gotthard* genannt.

Von 1911 bis 1914 sowie 1946 bis 1951 hielten vereinzelte Züge auch auf dem **Seemer Buck bei der Ziegelhütte** und bedienten damit die Seemer Aussenwachen Gotzenwil, Iberg und Eidberg.^[4]

1.3 Rollmaterial der Tösstalbahn

Die ersten fünf Lokomotiven der TTB waren dreiachsige Maschinen des Typs Ed 3/3 mit einer Leistung von 165 Pferdestärken (120 kW). Die Lok Nummer 1 trug zu Ehren des Mäzens den Namen *Johannes Schoch*. Die Lokomotiven hatten auf der mit bis zu 32 ‰ ansteigenden Strecke von Wald hinauf nach Gibswil arg zu kämpfen, aber erstaunlicherweise wurden zwei davon 1884 durch noch kleinere mit nur zwei Triebachsen ersetzt. Anfänglich waren unter anderem sechs Doppelstockwagen mit je einem unteren und oberen Durchgangsabteil 2. und 3. Klasse und zuerst auch mit einem Abteil erster Klasse eingesetzt. Wegen der zu hoch angelegten Aufstiegstritte und der Aussentreppen waren diese Fahrzeuge bei den Reisenden nicht sehr beliebt. Sie wurden 1881 in einstöckige Wagen umgebaut und kurze Zeit später abgebrochen.

1.4 Ausbauten 2010 – 2018

Aufgrund des geplanten Mehrverkehrs ab Dezember 2018 wurden im Zeitraum von 2012 bis 2019 Baumassnahmen an den folgenden Stationen notwendig^{[5][6]}:

- Winterthur Seen: Verlängerung des Aussenperrons (neu 320 m), Anpassung Perronkante auf 55 cm
- Seenhof-Kyburg: Ausbau zur Kreuzungsstation, Anpassung Perronhöhe auf 55 cm
- Saland: Ausbau zur Kreuzungsstation
- Steg: Ersatz von Perron mit Perronhöhe auf 55 cm
- Gibswil: Verschiebung des Perrons und Anpassung Perronhöhe auf 55 cm
- Tann-Dürnten: Neubau stufenfreier Kreuzungsstation

Die Perrons sind durchwegs 170 Meter lang (für 3-er-Kompositionen der Turbo-GTW 2/8 von je 54.4 Metern Länge).

1.5 Betrieb (2020/2021)

Auf der Tösstalbahn verkehrt die Linie S26 der S-Bahn Zürich im Halbstundentakt, die Winterthur mit Rüti verbindet und somit die Tösstalbahn in ihrer gesamten Länge befährt.^[7]

Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2018 verkehrt die **S 11** Aarau – Lenzburg – Dietikon – Zürich HB – Stettbach – Winterthur – Seuzach/Sennhof-Kyburg (– Wila) auf einem Teilabschnitt der Tösstalbahn. Die erfolgten Ausbauten ermöglichen während den Hauptverkehrszeiten die stündliche Führung eines S-Bahnkurses bis Wila, ab Dezember 2020 auch mit Halt in Rämismühle-Zell.

Die früher zwischen Wald und Rüti verkehrende S43 wurde am 10. Dezember 2006 eingestellt. Die eingestellte Linie taucht aber in einer langfristigen Vision des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) wieder in über den Seedamm von Rapperswil verlängerter Form auf.

Linien-Fahrpläne der S 26 und S 11 auf der Tösstallinie (Fahrplanperiode 2020/2021)

S26

Winterthur–Bauma–Rüti ZH (Turbo)

Zusatzzug	erster		letzter		Grundtakt				erster		letzter		Zusatzzüge
					(46) (16)	Zürich HB		(12) (42)					
	513	543	013	2343	13 43	Winterthur		47 17					547 617 647
					18 48	Winterthur Grüze		42 12					542 612 642
					21 51	Winterthur Seen		39 09					539 609 639
					24 54	Sennhof-Kyburg		35 05					535 605 635
					27 57	Kollbrunn		33 03	733 703	033 003			533 603 633
	530	600	030	000	30 00	Rikon		30 00					530 600 630
					32 02	Rämismühle-Zell		25 55					525 555 625
					36 06	Turbenthal		23 53					523 553 623
					38 08	Wila		20 50					520 550 620
					44 14	Saland		16 46					516 546 616
					48 18	Bauma		10 40	710 640	010 2340			510 540 610
520	550	620	1950	⌈	50 20	Bauma		08 38			⌋		Ⓐ536
524				⌈	54 24	Steg		01 31			⌋		Ⓐ527
529				⌈	59 29	Fischenthal		56 26			⌋		Ⓐ523
531				⌈	01 31	Gibswil		55 25			⌋		Ⓐ521
537				⌈	07 37	Wald		50 20	650 620		⌋		Ⓐ514
538	608	638	2008	⌈	08 38	Wald		49 19			⌋		
543				–	13 43	Tann-Dürnten		43 13			–		
546				⌈	16 46	Rüti ZH		41 11	641 611		⌋		
					(31) (01)	Rapperswil		(29) (59)					

Ⓐ Mo–Fr ohne allg. Feiertage
 Weitere Züge Winterthur–Wila siehe S11
 () = umsteigen

⌈ Ab 20 Uhr verkehren zwischen Bauma und Rüti ZH Busse der Linie 854
 (Bauma ab täglich 2022, 2122, 2222, 2322; Nächte Fr/Sa und Sa/So mit
 Ausnahmen 022)
 ⌋ Ab 21 Uhr verkehren zwischen Rüti ZH und Bauma Busse der Linie 854
 (Rüti ZH ab täglich 2058, 2158, 2258; 2358)

S11

Zürich HB–Stadelhofen–Winterthur–Seuzach/Wila

Zusatzzüge				erster	letzter	Grundtakt						erster	letzter	Zusatzzüge					
Ⓓ	Ⓓ	Ⓓ	Ⓓ			Ⓓ	Ⓓ	Ⓓ	Ⓓ	Ⓓ	Ⓓ			Ⓓ	Ⓓ	Ⓓ	Ⓓ	Ⓓ	Ⓓ
S23	S23	S23	S23	erster	letzter							erster	letzter	S23	S23	S23	S23	S23	S23
1620	1706	1720	1820	601	2201	01	31	Zürich HB	28	58	558	2258	639	709	739	809	839		
1623	1709	1723	1823			05	35	Zürich Stadelhofen	25	55			636	706	736	806	836		
						09	39	Stettbach	20	50									
1644	1734	1744	1844	621	2221	21	51	Winterthur	09	39	539	2239	619	649	719	749	819		
				524	2224	24		Winterthur		34	534	2234							
						30		Oberwinterthur		29									
						32		Winterthur Wallrüti		26									
						34		Reutlingen		24									
				537	2237	37		Seuzach		22	522	2222							
				553	2153	53		Winterthur	07		607	2207							
						56		Winterthur Grüze	03										
				602	2102	02		Winterthur Seen	01		601								
				Ⓛ605	Ⓛ1905	Ⓛ05		Sennhof-Kyburg	52		Ⓛ552	2152							
						Ⓛ07		Kollbrunn	Ⓛ50										
						Ⓛ10		Rikon	Ⓛ46										
						Ⓛ13		Rämismühle-Zell	Ⓛ43										
						Ⓛ17		Turbenthal	Ⓛ41										
				Ⓛ620	Ⓛ1920	Ⓛ20		Wila	Ⓛ39		Ⓛ539	Ⓛ1939							

① Ⓢ Sennhof-Kyburg ab 605, 705, 805, 905, 1505, 1605, 1705, 1805, 1905

② Ⓢ Wila ab 539, 639, 739, 839, 939, 1539, 1639, 1739, 1839, 1939

Einzelnachweise

1. Markus Bürgi: *Sulzer, Johann Jakob*. In: *Historisches Lexikon der Schweiz*.
2. Doris Müller-Füglister: *Adolf Guyer-Zeller (1839–1899)*. In: Antiquarischen Gesellschaft in Zürich (Hrsg.): *Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich*. Band 59. Hans Rohr, 1992, ISSN 0304-4327, 6.7.2. Adolf Guyer-Zellers Eisenbahnbestrebungen im Zürcher Oberland (Digitalisat).
3. *Johann Jakob Sulzer*. Alfred Escher Stiftung, abgerufen am 17. Januar 2016.
4. Andreas Betschart: *Seen in der Neuzeit*. In: *Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur*. Band 342. Winterthur 2009, ISBN 978-3-908050-30-8, S. 95&96.
5. *Zürcher S-Bahn, 4. Teilergänzungen Winterthur-Rüti ZH – JAUSLIN STEBLER*. Abgerufen am 7. Oktober 2018.
6. *Infrastruktur – ZVV*. Abgerufen am 7. Oktober 2018.
7. *Winterthur – Bauma – Rüti – ZVV*. In: ZVV. Abgerufen am 17. Januar 2016.
8. *Halbstundentakt zwischen Bauma und Rüti wird möglich*. Abgerufen am 7. Oktober 2018.

2. Langer Weg zum Halbstundentakt auf der Tösstallinie

2.1 Kantonalzürcherische Volksinitiative Halbstündliche S-Bahn

Am 9. März 2007 wurde im Kanton Zürich die Kantonale Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» lanciert. Demgemäss sollte das kantonale «Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr» vom 6. März 1988 wie folgt ergänzt: § 18, Abs. 3 (neu) werden:

Die Grundversorgung gemäss Abs. 1 auf dem regionalen Bahnnetz (S-Bahn) umfasst mindestens ein halbstündliches Angebot im Bahnbetrieb für alle im kantonalen Richtplan Verkehr aufgeführten Stationen und Haltestellen.

Der geänderte Gesetzes-Paragraph hätte spätestens auf das dritte der Annahme durch das Volk folgende Fahrplanjahr in Kraft treten sollen.

Zur Begründung der Initiative wurde ausgeführt:

«Der Kanton Zürich verfügt dank dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) über einen leistungsfähigen, attraktiven öffentlichen Verkehr, dessen Nutzung und Beliebtheit stark von der Qualität der Dienstleistung abhängt. Die meisten S-Bahnen verkehren mindestens zweimal stündlich, in den Zentren ist der Takt deutlich höher. Folgende Strecken können von diesem guten Angebot nicht profitieren:

S5 Oberglatt – Bülach

S26 Bauma – Wald – Rüti

S41 Eglisau – Zweidlen

S6 Regensdorf – Otelfingen

Die Initiative will, dass die Haltestellen an diesen Strecken halbstündlich (im exakten oder hinkenden Halbstundentakt) bedient werden. Bisherige Erfahrungen haben gezeigt, dass als Folge einer besseren Bedienung die Attraktivität einer Strecke und dadurch die Passagierfrequenzen stark steigen. Die Initiative setzt ein klares Zeichen für eine sinnvolle Weiterentwicklung unserer S-Bahn und gibt positive Signale für eine ökologische wie auch wirtschaftliche Entwicklung von Regionen.

*In Konkurrenz zu bestehenden Bahnstrecken verlaufende Buslinien senken die Rentabilität der Bahn und bedrohen ihre Existenz. **Zum Beispiel die S43, die mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2006 aufgehoben wurde und durch einen Busbetrieb parallel zur bestehenden Bahnlinie S26 ersetzt wurde.***

Die scheinbar tieferen Kosten der Busse basieren auf unterschiedlichen Berechnungs-Massstäben, die an Bahn und Bus bezüglich Sicherheit und Kostenwahrheit gelegt werden, und sind unhaltbar. Busse dürfen nicht gut funktionierende Bahnlinien ersetzen, sondern müssen vernetzt dazu die Feinverteilung übernehmen.

Diese Initiative setzt ein klares Zeichen für den öffentlichen Verkehr und die Weiterentwicklung unserer Zürcher S-Bahn.»

Am 3. September 2007 wurde die Initiative eingereicht. Die Initiative war gültig.

Der Regierungsrat erarbeitete in der Folge einen indirekten Gegenvorschlag aus, der vorsah, dass der Halbstundentakt auf der Tösstallinie zwar durchaus, jedoch erst ca. 2025 hätte realisiert werden können, nämlich wenn im Korridor Zürich – Winterthur auf der SBB-Linie die nötigen Kapazitäten geschaffen worden seien.

Diese sehr gemütliche Gangart des Regierungsrates war dem Initiativkomitee zu langsam. Die Initiative wurde nicht zurückgezogen und am 17. Mai 2009 fand die Volksabstimmung im ganzen Kanton stat. Die Initiative wurde im Kanton mit **116'843 Ja (36.57 %) gegen 202'652 Nein (63.43 %)** abgelehnt.

Die Betrachtung der Abstimmungsergebnisse zeigte aber deutlich, dass in all diejenigen Gemeinden, die noch nicht vom halbstündlichen Bahn-Angebot profitieren konnten, die Initiative

– teilweise extrem hoch – angenommen wurde. Bei den Gemeinden an der Tösstallinie sah dies folgendermassen aus:

Bauma	55,4 % Ja
Fiscenthal	80.3 % Ja
Turbenthal	56.1 % Ja
Wald	73.1 % Ja
Wila	57.8 % Ja
Zell	54.9 % Ja

2.2 50 oder gleich 83 Mio. für die Tösstallbahn?

Im Vorfeld der kantonalen Abstimmung über die Volksinitiative im Mai 2009 waren dem Regierungsrat noch 50 Mio. Franken für die Tösstallinie zu viel. In der Abstimmungszeitung vom 17. Mai 2009 zur Volksinitiative stand:

55 Mio. Franken Fehlinvestitionen bei Annahme der Initiative

Um die Initiative erfüllen zu können, müssten rund 55 Mio. Franken in Infrastrukturausbauten investiert werden. Allein für die Streckenabschnitte Bauma–Rüti und Seuzach – Stammheim würden 50 Mio. Franken anfallen. Diese Investitionen passen nicht in das Konzept der 4. Teilergänzungen der S-Bahn, weshalb sie ihren Nutzen bereits nach wenigen Jahren verlieren würden. Die Initiative verlangt zudem, dass der Halbstundentakt innerhalb von drei Jahren nach Annahme (spätestens auf Fahrplanwechsel im Dezember 2011) eingeführt wird. Da Planung, Projektierung, Baubewilligung und Bau von Bahninfrastrukturprojekten erfahrungsgemäss länger dauern, ist die Umsetzung in der geforderten Frist kaum möglich.

Ein Jahr später, am 3. Dezember 2010, konnte man im Tages Anzeiger erstaunt lesen „Tösstallinie wird bis 2015 für 83 Millionen Franken modernisiert“.

„Die SBB investieren 83 Millionen Franken in die Modernisierung der Tösstallinie zwischen Kollbrunn und Tann-Dürnten. Nur zwei Bahnhöfe werden künftig noch bedient sein.

Ein deutliches Zeichen für den Fortbestand der Tösstallinie sieht Jürg Sollberger in der Investition in die Modernisierung der SBB-Strecke zwischen Kollbrunn und Tann-Dürnten. Sollberger ist für die Gesamtleitung dieses Sanierungsprojektes zuständig. Von 2012 bis 2015 sollen in einer Umbauaktion die elektromechanischen Stellwerke durch elektronische ersetzt werden. Danach kann auch diese Linie, die von der Regionalbahn Thurbo bedient wird, ferngesteuert werden – als letzter Abschnitt im Netz der Zürcher S-Bahn. Nachdem bereits heute fünf der insgesamt zwölf Bahnhöfe auf der Strecke nicht mehr mit Personal besetzt sind, werden danach auch die übrigen Stationen nicht mehr bedient sein. Einzig Bauma und Wald dürften weiterhin über eine Verkaufsstelle verfügen. Die Kundennähe nimmt damit zwar weiter ab, die SBB versprechen dem Kunden mit dem Projekt aber auch Vorteile. Mit der technischen Aufrüstung einher gehen Anpassungen von öffentlichen Bereichen. Ziel ist, die Sicherheit zu erhöhen. So wird an den Zugkreuzungspunkten Rikon, Wila und Fiscenthal der heutige schmale Perron zwischen den Gleisen, der nicht einmal mehr den Vorschriften genügt, ersetzt. Passagiere müssen damit die Geleise nicht mehr überqueren, und sie werden auf dem schmalen Steg auch nicht mehr zwischen zwei Zügen stehen. Derweil in Fiscenthal die Erschliessung des Aussenperrons über den bestehenden Bahnübergang erfolgt, werden in Rikon und Wila Unterführungen gebaut. Auf eine Rampe wird verzichtet: Das Fahrgastaufkommen wäre im Verhältnis zu den zusätzlichen Kosten zu gering. Der behindertengerechte Zugang mit Rollstühlen wie auch mit Kinderwagen zum neuen Perron ist über gesicherte Bahnübergänge auf der Stirnseite gewährleistet. Wo dies noch nicht geschehen ist,

werden die Perrons auf mindestens 170 Meter verlängert. Die SBB möchten nämlich die Tösstalstrecke mittelfristig zu Spitzenzeiten mit Zügen mit drei Triebwagen, die je 55 Meter lang sind, befahren. Neben der Sicherheit soll auch der Komfort verbessert werden. Sämtliche neuen Perrons werden auf eine Höhe von 55 Zentimetern über die Schienenoberkante erhöht. Dieses Standardmass, auf das das gesamte neue Rollmaterial der SBB ausgerichtet ist, ermöglicht den Zugpassagieren ein stufenloses Ein- und Aussteigen. Einige Bahnhöfe wurden bereits 2001 anlässlich der 125-Jahr-Feier der Tösstallinie so ausgebaut. Ein wichtiger Grund für den grossen Umbau sind laut Sollberger die alten Stellwerke aus den 1950er-Jahren. Von diesen aus werden Weichen, Signale und Barrieren bedient. «Diese können nicht ferngesteuert werden und bedürfen somit Bedienpersonal vor Ort. Auch ihr Unterhalt ist weit aufwendiger», sagt er. Ersatzteile seien zudem nur noch schwierig zu beschaffen. Und rar geworden seien Fachpersonen, die die alte Technik beherrschten und die Wartung und Reparaturen fachgerecht ausführen könnten, sagt er. Ein weiterer Vorteil der modernen Stellwerke sei, dass sich künftige Umbauten und Anpassungen deutlich leichter realisieren liessen. Und nicht zuletzt könne ein elektronisches Stellwerk einen grösseren Bereich abdecken, sagt Sollberger. Im Tösstal seien deshalb nur noch deren fünf notwendig. Winterthur überwacht Da die heutigen Stellwerke in die Bahnhofsgebäude auch während des Baus der neuen Anlagen funktionieren müssen, werden neue Technikgebäude erstellt. Überwacht werden die Stellwerke künftig vom Fernsteuerzentrum in Winterthur. Als Innovation wird dabei die serielle Bus-Ansteuerung eingesetzt. Mit ihr werden die Daten über ein gemeinsames Kabel vom Stellwerk zu den Weichen und Barrieren entlang der Strecke übertragen. Das Plangenehmigungsgesuch und die Planvorlage der SBB liegen noch bis kommenden Montag in den Tösstalgemeinden öffentlich auf. Der schmale Perron beim Bahnhof Wila soll verlegt und durch einen breiteren Bahnsteig ersetzt werden.“

Selbstverständlich war das eine sehr gute Botschaft für das Tösstal.

Allerdings dauerte es dann aber doch noch bis 2018 – also drei geschlagene Jahre länger – bis diese Investitionen abgeschlossen werden und der ½-h-Takt auf der gesamten Strecke eingeführt werden konnte.

3. Neue Haltestellen an der Tösstallinie – Weshalb?

3.1 Leere Züge – ungeeignet liegende Haltestellen

Es wird vielfach beklagt, dass in den Zügen der Tösstallinie zu gewissen Tageszeiten wenig Passagiere anzutreffen seien, insbesondere auf dem Abschnitt Bauma – Wald. Diese (zutreffende) Feststellung ist vor allem eine Folge der sehr weit auseinanderliegenden Haltestellen im Tösstal. Gegenwärtig werden folgende Haltestellen bedient:

- Winterthur Hauptbahnhof
- Winterthur Grüze
- Winterthur Seen
- Sennhof-Kyburg
- Kollbrunn
- Rikon
- Rämismühle-Zell
- Turbenthal
- Wila
- Saland
- Bauma
- Steg
- Fischenthal

- Gibswil
- Wald
- Tann-Dürnten
- Rüti/ZH

Total 15 Zwischenstationen

Die Haltestellen-Abstände auf der Tösstallinie betragen (seit der Eröffnung der Tössthalbahn):

Winterthur – Bauma	25.13 km
Winterthur – Grüze	2.52 km
Grüze – Seen	1.92 km
Seen – Sennhof-Kyburg	2.76 km
Sennhof-Kyburg – Kollbrunn	1.44 km
Kollbrunn – Rikon	2.71 km
Rikon – Rämismühle-Zell	2.17 km
Rämismühle-Zell – Turbenthal	2.36 km
Thurbenthal – Wila	2.21 km
Wila – Saland	3.15 km
Saland – Bauma	3.89 km

Bauma – Rüti	21.04 km
Bauma – Steg	4.67 km
Steg – Fischenthal	2.53 km
Fischenthal – Gibswil	2.36 km
Gibswil – Wald	4.92 km
Wald – Tann-Dürnten	4.90 km
Tann-Dürnten – Rüti	1.66 km

Für eine Fernverkehrsstrecke wären das viel zu kurze Abstände, für die Feinverteilung im Tösstal sind das jedoch viel zu grosse Stationsabstände. Da ist es nicht verwunderlich, wenn sich nur wenige Passagiere auf den Zug «verirren». Das Auto ist ja so nah und erst noch praktischer. Da benötigt es keine weiteren Erklärungen.

3.2 Vergleiche mit anderen schweizerischen Vorortsbahnen

Im Gegensatz zur Tösstalbahn weisen in der Schweiz einzelne Vorortsbahnen in vergleichbaren, diffusen Siedlungsgebieten deutlich kleinere Haltestellen-Abstände auf.

In der folgenden Tabelle seien einige Beispiele angeführt:

Bahnlinie	Länge in km	Anzahl Haltestellen (inkl. Anfangs- und Endbahnhof)	Anzahl Haltestellen pro km
Basel-Heuwaage – Rodersdorf (BLT)	16	20	1.25
Waldenburgerbahn (BLT)	13	13	1
Forchbahn (FB)	13	21	1.6
Bern – Solothurn RBS	33	23	0.7
Schaffhausen – Kreuzlingen (SBB, Thurbo)	46	19	0.4
Kreuzlingen – Romanshorn (SBB, Thurbo)	19	12	0.6
Tösstallinie (SBB, Thurbo)	49	heute 16 neu 32	heute 0.33 neu 0.65

Abbildung 3: Haltestellendichte, Vergleich mit anderen schweizerischen Vorortsbahnen

3.3 Zu den Haltestellenabständen generell

Bei neuen Bahn-Haltestellen stellt sich immer die Frage, ob die Distanz zwischen den bestehenden Bahnhöfen und den neuen Haltestellen nicht zu klein sei. Aufgrund von vergleichbaren Haltestellenabständen kann das klar verneint werden.

Bestehende Haltestellen:

Zürich HB – Stadelhofen	1.2 km
Zürich HB – Hardbrücke	1.7 km
Urdorf – Urdorf Weihermatt	1.3 km
Zürich HB – Sihlporte (SZU)	1.2 km
Rapperswil – Jona	1.5 km
Rapperswil – Kempraten	2.0 km
Zollikon – Goldbach	1.3 km
Goldbach – Küsnacht	0.8 km
Erlenbach – Winkel	1.2 km

Geplante Haltestellen:

Seen – Oberseen	0.7 km
Winterthur – Veltheim	2.0 km
Winterthur – Töss (Zürcher Linie)	1.7 km
Uster – Oberuster	1.3 km

3.4 Neue, zusätzliche Haltestellen nötig

Der IG ist bekannt, dass die Dichte der Haltestellen massgebend für den Erfolg – oder eben Misserfolg – von schienengebundenen Verkehrsmitteln ist. Die Busbetriebe werden nicht müde, zu verkünden, sie würden die Erschliessung mit öV besser erfüllen, weil sie ein dichteres Haltestellennetz aufweisen würden als die Bahn und näher bei der Bevölkerung seien. Das ist teilweise tatsächlich der Fall. Die Aussage ist jedoch nur solange gültig, als die Bahnen eisern und unverrückbar an den historisch entstandenen Haltestellen festhalten. Die IG-Tösstallinie schlägt eine ungefähre Verdoppelung der Anzahl Haltestellen zwischen Winterthur und Rüti vor:

Tösstallinie, Haltestellen-Abstände

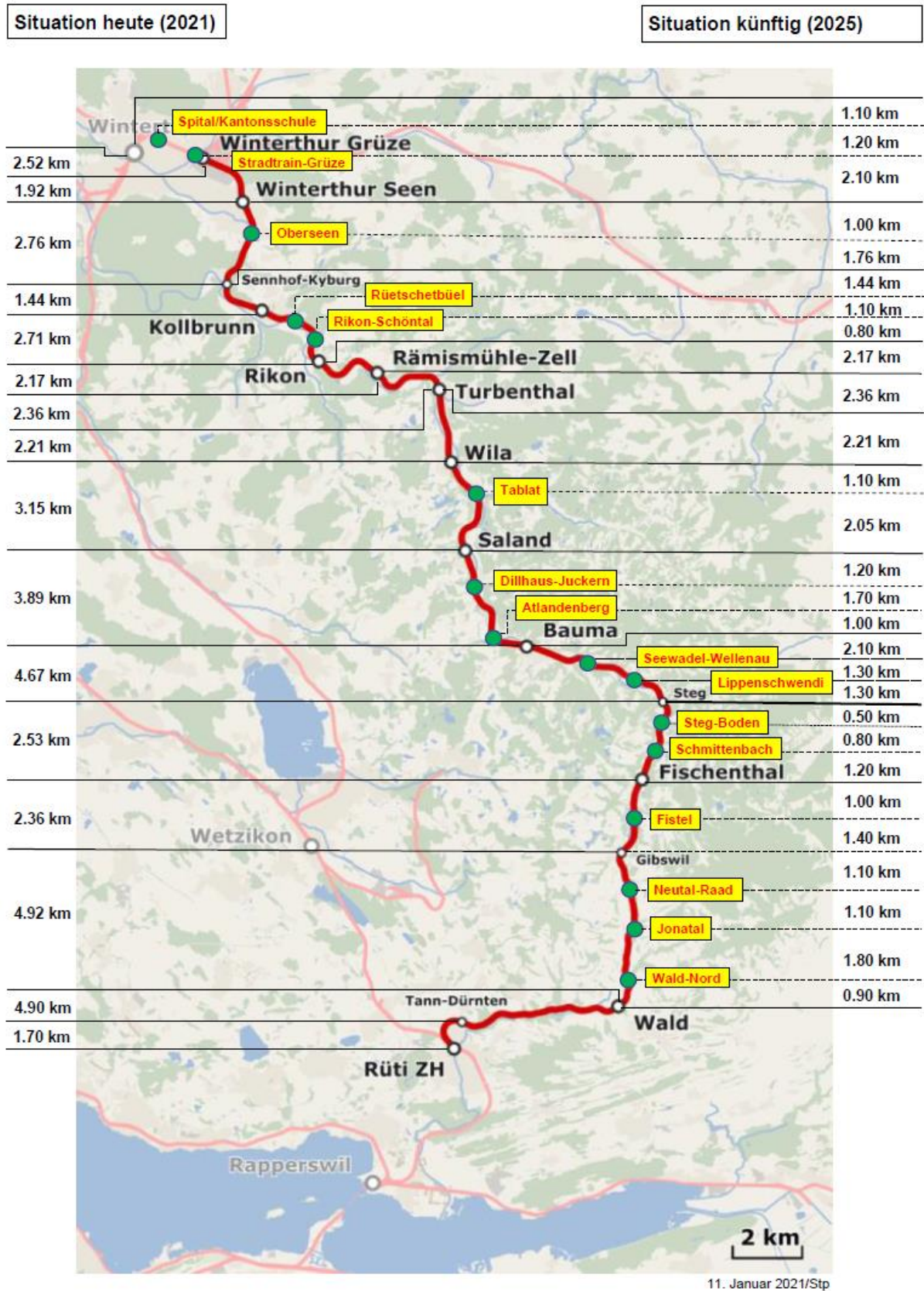


Abbildung 4: Die von der IG-Tösstallinie vorgeschlagenen neuen Haltestellen mit Distanz-Angaben

3.5 Das Haltestellen-Konzept der IG-Tösstallinie

In einem ersten Durchgang schlägt die IG-Tösstallinie folgendes Haltestellen-Gefüge vor:

Hst.-Nr.	Bahnhof/Haltestelle	Distanz heute		Haltestelle	Distanz neu
1	Winterthur HB			Winterthur HB	
					1.1 km
2		2.52 km		<i>Winterthur-Spital/Kanti</i>	
3					1.2 km
				<i>Winterthur-Stadtrain/Grüze *)</i>	
	Grüze				2.1 km
		1.92 km			
4	Winterthur-Seen			Winterthur-Seen	
					1.0 km
5		2.76 km		<i>Winterthur-Oberseen</i>	
6	Sennhof Kyburg				1.76 km
		1.44 km		Sennhof Kyburg	
7	Kollbrunn				1.44 km
				Kollbrunn	
8		2.71 km			0.80 km
9				<i>Kollbrunn-Rütschetbuel</i>	
					1.10 km
10	Rikon			<i>Rikon-Schöntal</i>	
		2.17 km			0.80 km
11	Rämismühle-Zell			Rikon	
		2.36 km			2.17 km
12	Turbenthal			Rämismühle-Zell	
		2.21 km			2.36 km
13	Wila			Turbenthal	
					2.21 km
14		3.15 km		Wila	
15	Saland				1.10 km
				<i>Wila-Tablat</i>	
16		3.89 km			2.05 km
17				Saland	
					1.20 km
18	Bauma			<i>Juckern-Dillhaus</i>	
					1.70 km
19		4.67 km		<i>Altlandenber</i>	
20					1.00 km
21	Steg			Bauma	
					2.10 km
22		2.53 km		<i>Seewadel-Wellenau</i>	
23					1.30 km
24	Fiscenthal			<i>Lipperschwendi</i>	
		2.36 km			1.30 km
25				Steg	
26	Gibswil				0.50 km
27		4.92 km		<i>Steg-Boden</i>	
28					0.80 km
29				<i>Schmittenbach</i>	
30	Wald				1.20 km
		4.90 km		Fiscenthal	
31	Tann-Dürnten				1.00 km
		1.70 km		<i>Fistel</i>	
32	RütiZH				1.40 km
				Gibswil	
					1.10 km
				<i>Neutal-Raad</i>	
					1.10 km
				<i>Jonatal</i>	
					1.80 km
				<i>Wald-Nord</i>	
					0.90 km
				Wald	
					4.90 km
				Tann-Dürnten	
					1.70 km
				Rüti/ZH	

Legende:

Fett = bestehende Stationen/Bahnhöfe

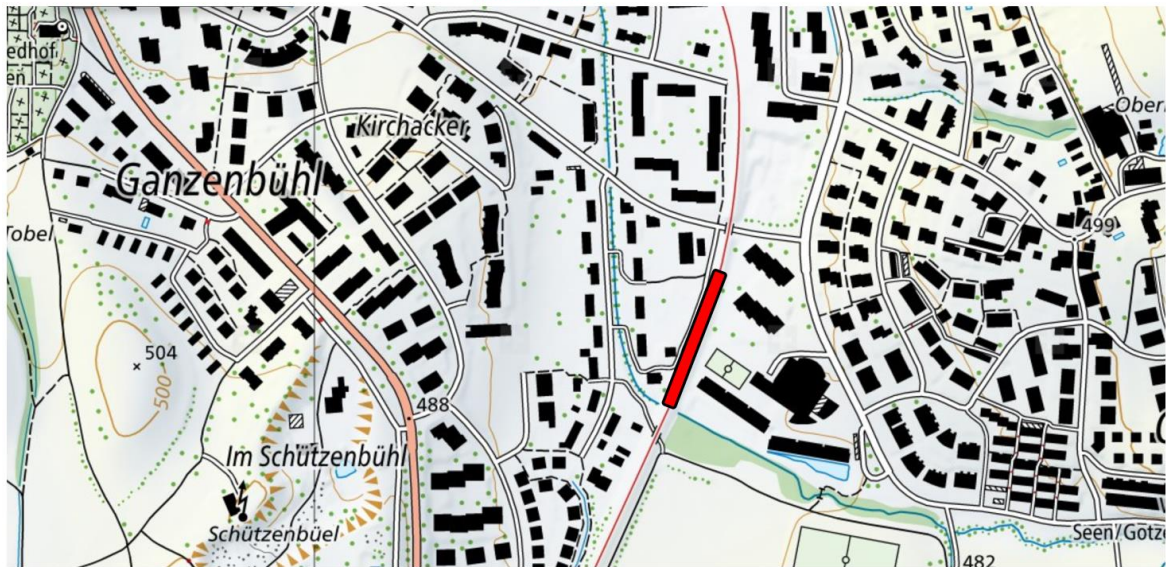
Kursiv = neue Haltestellen gemäss IG-Tösstallinie

3.6. Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen bei den Stationen der Tösstallinie

	Bahnhof/Station/Haltestelle	best.	neu	Anzahl Einwohner im Umkreis von			Anzahl Arbeitsplätze im Umkreis von			Anzahl Betriebe			Bemerkung
				300 m	400 m	500 m	300 m	400 m	500 m	300 m	400 m	500 m	
1	Winterthur HB	X		1'878	3'418	4'912	10'772	16'560	21'270	1'053	1'519	1'0883	
2	Spital/Kanti		X	1'081	1'608	2'523	1'040	4'449	7'379	105	210	314	
3	Stadtrain/Grüze		X	1'307	2'582	3'687	1'017	1'467	1'985	81	152	234	
	Grüze	X		454	1'207	2'460	2'136	2'847	4'238	47	138	250	
4	Seen	X		2'152	3'455	4'895	352	736	960	68	124	167	
5	Oberseen		X	1'512	2'774	3'681	114	165	236	29	70	106	
6	Sennhof-Kyburg			832	1'305	1'647	57	81	97	16	24	35	
7	Kollbrunn			709	1'200	1'877	225	293	323	55	76	91	
8	Kollbrunn-Rütschbüel		X	241	349	643	17	30	52	10	14	25	
9	Rikon-Schöntal		X	283	458	595	140	193	248	27	34	48	
10	Rikon			575	848	1'144	404	451	473	48	60	69	
11	Rämismühle-Zell			896	1'098	1'170	57	71	136	29	37	43	
12	Turbenthal			515	888	1'316	358	508	733	50	74	108	
13	Wila	X		417	765	1'121	223	285	209	42	59	76	
14	Wila-Tablat		X	98	105	105	8	13	13	7	9	9	
15	Saland	X		61	227	470	216	231	277	27	36	50	
16	Juckern-Dillhaus		X	116	287	614	31	34	155	13	16	20	
17	Altlandenberg		X	438	680	753	116	201	248	38	45	51	
18	Bauma	X		589	880	1'144	356	377	561	74	85	110	
19	Seewadel-Wellenau		X	40	83	158	9	17	19	7	11	13	
20	Lipperschwendi		X	122	141	160	58	64	69	7	10	12	
21	Steg	X		172	210	262	5	13	109	4	9	14	
22	Steg-Boden		X	303	344	413	119	124	129	16	19	21	
23	Schmittenbach		X	74	99	151	49	50	63	15	16	19	
24	Fiscenthal	X		218	278	327	34	60	92	14	23	35	
25	Fistel		X	153	212	264	55	65	96	10	17	26	
26	Gibswil	X		513	695	740	125	136	141	22	31	34	
27	Neutal-Raad		X	47	114	140	9	21	24	5	12	14	
28	Jonatal			95	122	145	6	6	6	4	4	4	
29	Wald-Nord		X	1'361	2'427	3'064	551	788	1'018	96	161	216	
30	Wald	X		1'079	2'306	3'360	447	701	1'122	97	150	217	
31	Tann-Dürnten	X		1'153	1'571	2'296	197	260	523	52	66	100	
32	Rüti ZH	X		1'373	2'349	3'312	1'180	1'815	2'282	178	305	403	
33	Rüti-Drei Eichen/Täusi		X	1'171	1'843	2'661	155	222	342	51	83	109	Linie Rüti – Jona – Rapperswil
34	Jona												Daten vom Kt. SG nicht erhältlich
35	Schönbodenstrasse												do
36	Rapperswil												do

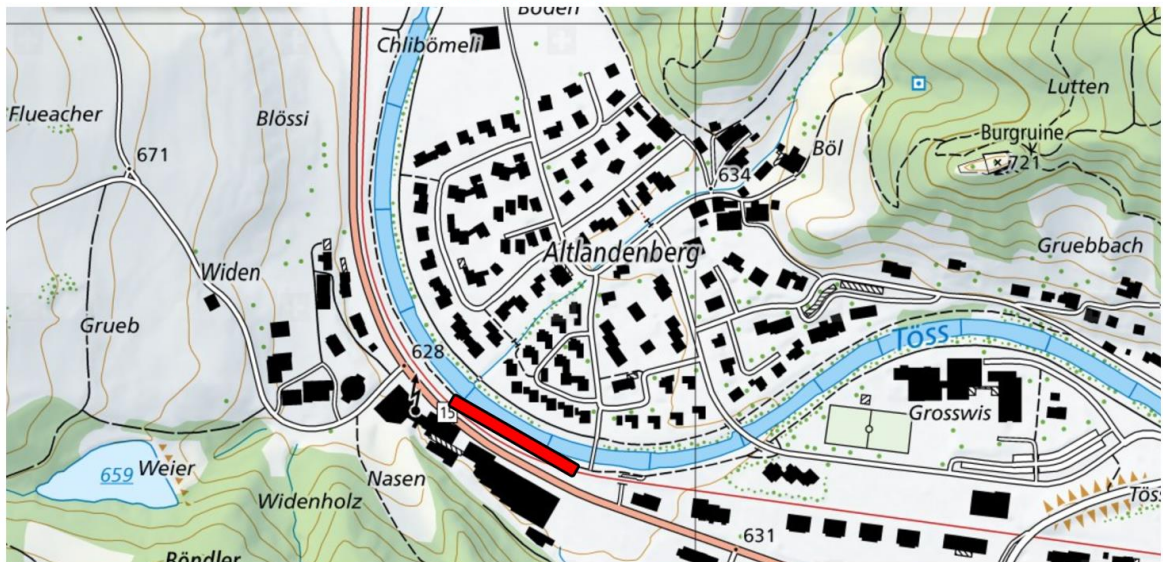
3.7. Beispiele für im Anhang A 4 dargestellte Haltestellen

Nr. 5 Neue Haltestelle «Winterthur-Oberseen»

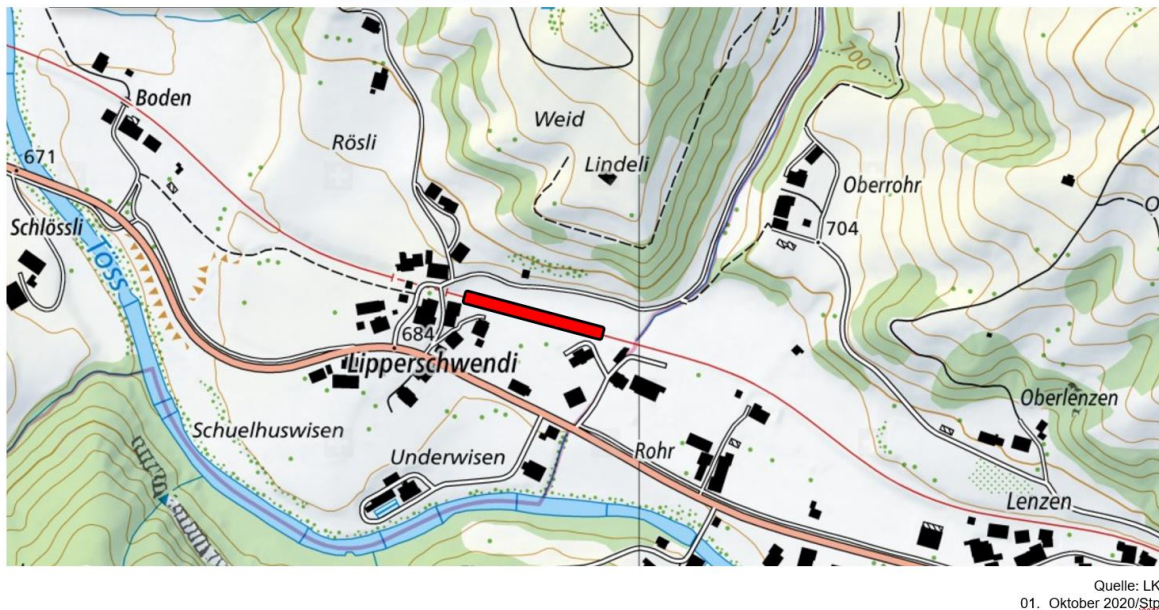


Quelle: LK
01. Oktober 2020/Stp

Nr. 17 Neue Haltestelle «Bauma-Altlandenberg»



Quelle: LK
01. Oktober 2020/Stp

Nr. 20 Neue Haltestelle «Lipperschwendi»

Die genauen Standorte aller bestehenden Bahnhöfe/Stationen und der vorgeschlagenen neuen Haltestellen sind im Anhang oder unter www.ig-toesstallinie.ch zu finden

3.8 Halt auf Verlangen

Die IG ist sich bewusst, dass nicht an jeder Haltestelle angehalten werden soll, wenn niemand aus- oder einsteigen möchte. Deshalb soll das System mit Haltestellen auf Verlangen eingeführt werden. Bei diesem System muss die Zugkomposition nicht anhalten, sondern fährt mit leicht verminderter Geschwindigkeit durch die Haltestellen. Die Bahnpassagiere haben sowohl in den Fahrzeugen als auch auf den Haltestellen selbst die Möglichkeit, den gewünschten «Halt» per Knopfdruck zu melden. Dieses System funktioniert schon seit Jahrzehnten auf verschiedenen schweizerischen und ausländischen Bahnen.

4. Kosten neuer Haltestellen**Triengen: 100 Meter langer, neuer Perron, Kosten: Fr. 300'000 (2020)**

Bei der Diskussion um neue Haltestellen spielen neben den bereits angesprochenen Aspekten auch die Kosten eine entscheidende Rolle. Die damalige Mittel-Thurgau-Bahn (MTHB) rechnete bei der Ausrüstung der Strecke Schaffhausen – Kreuzlingen – Romanshorn mit neuen einseitigen Haltestellenkanten mit 55-cm hohen Perrons mit Kosten von ca. 550'000 – 750'000 Franken pro Haltestelle.

Ein gutes Beispiel als Vergleichsbasis ist das im Jahr 2020 erstellte, 100 Meter lange 55-cm-Perron der Sursee-Triengen-Bahn in Triengen: Es kostete 300'000 Franken, d.h. Fr. 3'000.- pro Laufmeter. Der Perron konnte am Bahnhofplatz "angeflascht" werden. Es zirkulierte, kein Bahnverkehr, alle Bauarbeiten konnten strassenseitig ausgeführt und die Baumaterialien mit LKW direkt auf Platz geliefert werden.

Von Frühling bis Herbst 2020 wurde der Bahnhof Triengen erneuert. Dabei wurden die gesamte Gleisanlage sowie die Personenzugänge den neuen Anforderungen angepasst. Federführend bei dieser Erneuerung war die Sursee-Triengen-Bahn AG. Ausgeführt wurden die

Arbeiten durch unterschiedliche Unternehmen sowie den Gleisbaulehringen von Login. Ein paar Impressionen der Bauarbeiten:



Abbildung 4: Der neue S-Bahn-taugliche Bahnperрон in Triengen im Bau (u.a. 55-cm)



Abbildung 5: Der neue Bahnperрон in Triengen im Bau. Die Sockelelemente werden montiert

4.2 Kosten für Tösstallinie

Für die Kosten der neuen Haltestellen an der Tösstallinie kann folgenden Überschlagsrechnung angestellt werden:

Kantenlänge	170 Meter
Anzahl neuer Haltestellen	14
Baukosten pro Kante/Haltestelle	550'000 Fr.
Haltestellen-Ausrüstungen *)	700'000 Fr. (50'000 Franken je Haltestelle)
Zwischentotal	8'500'000 Fr.
Bauzufahrten, pauschal	10 Mio. Fr.
Nacharbeit, Sicherheit, Nachtschichten,	
Planung und Logistik, pauschal	10 Mio. Fr.
Anpassung Sicherungsanlagen	10 Mio. Fr.
Total	ca. 40 Mio. Fr.

*) Haltestellen-Ausrüstungen umfassen u.a. Wartehallen, gedeckte, vandalismussichere Veloabstellplätze, neue Fussgängerzugänge, eventuell barrierengesicherte Niveauübergänge für Fussgänger

Ohne die aufwändigen Haltestellen «Winterthur-Spital» und die verlegte Haltestelle «Winterthur-Stadtrain/Grüze» von je mindestens 25 Mio. Franken, kostet die Realisierung des Haltestellenkonzeptes **ca. 40 Millionen Franken**. Das ist gut verkraftbar.

5. Betriebskonzept mit neuen Haltestellen

«Langsam-» und «Schnell-»-Züge auf der Tösstallinie

Es ist unbestritten, dass für durchfahrende Bahnpassagiere jede zusätzliche Haltestelle eine Verlängerung der Fahrt bedeutet. Deshalb sind auch auf der Tösstallinie zwei Zugskategorien einzuführen, nämlich eine S-Bahn welche alle Haltestellen bedient und eine rasche S-Bahn, welche die grösseren Ortschaften bedienen.

Die rasche S-Bahn sollte über Rüti hinaus bis mindestens Rapperswil, oder noch besser bis Pfäffikon/SZ verlängert werden. In Rapperswil können Anschlüsse an den Voralpen-Express und in Pfäffikon an die IR Zürich – Ziegelbrücke – Landquart – Chur angeboten werden.

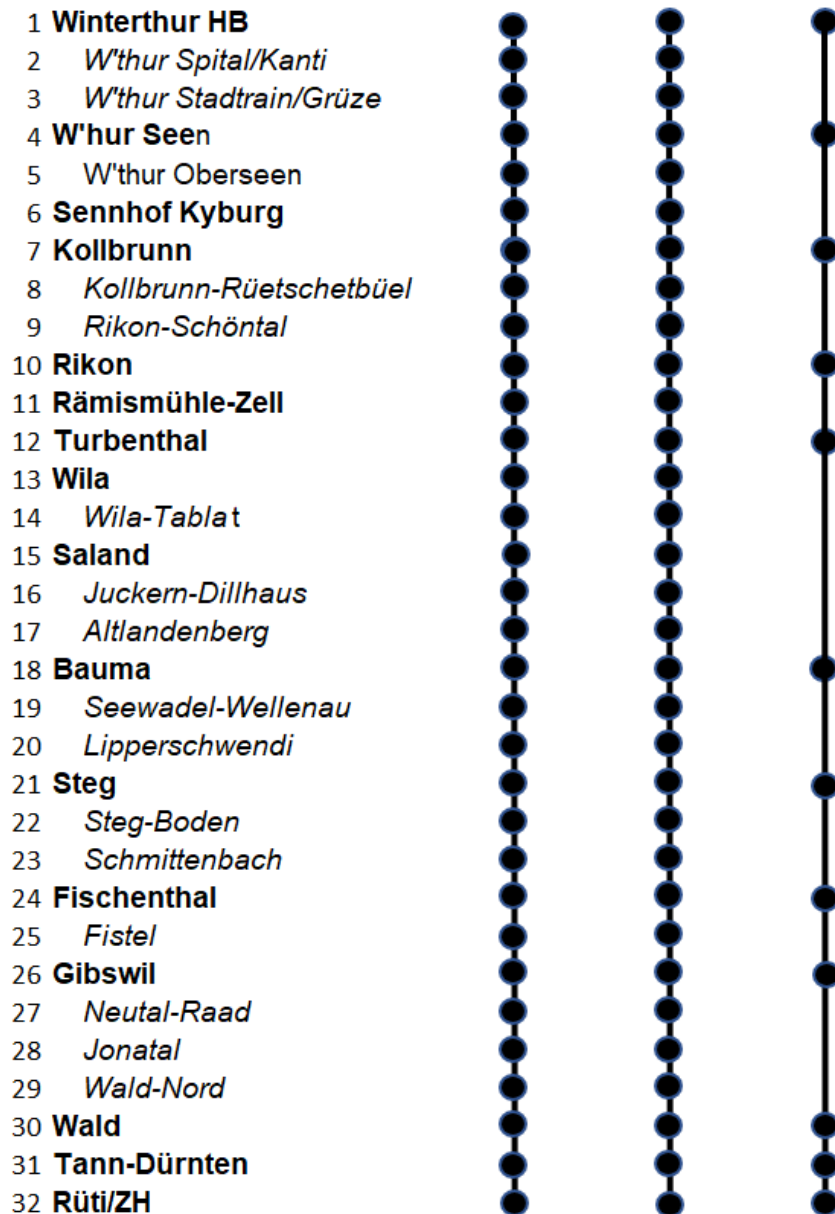


Abbildung 6: Vorschlag für zwei Zugs-Kategorien: Zug mit Halt auf allen Stationen (1/2-h-Takt), Eilzug (1-h-Takt)

6. Hindernisse bei der Forderung nach neuen Haltestellen

6.1 Kantonale Verordnung als Killer neuer Haltestellen?

Seit der Einführung des ZVV im Jahre 1988 gilt ein Schlüssel, wie sich die Gemeinden an den nicht gedeckten Betriebskosten des ZVV zu beteiligen haben. Dabei wird neben der Höchstgrenze eine Gewichtung der verschiedenen Verkehrsmittel vorgenommen, wobei die Bahn-Haltestellen am höchsten gewichtet werden. Die entsprechende Verordnung sieht folgendermassen aus (Auszug):

Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund (Kostenverteiler-Verordnung), vom 14. Dezember 1988

II. Verkehrsangebot

Begriff und Ermittlung

§ 3. Massgebend für die Ermittlung des Verkehrsangebots einer Gemeinde sind die nach eingesetzten Verkehrsmitteln gewichteten, im Fahrplan aufgeführten Abfahrten je Jahr.

Gewichtung der Verkehrsmittel

§ 4. Den im Verbundgebiet eingesetzten Verkehrsmitteln werden folgende Gewichtungsfaktoren zuge-
teilt:

S-Bahnen (SBB) von und nach Zürich	9
Schnellzüge SBB	9
übrige S-Bahnen (SBB) und SBB-Regionalzüge	5
Sihltalbahn SZU	5
SOB	5
FB	3,5
Uetlibergbahn SZU	3,5
BD	3,5
Schiff	3
VBZ Tram	3
VBZ und WV Standardbus	1,5
VBZ und WV Kleinbus	1
übrige Busbetriebe	1
übrige Bergbahnen	1

Anrechenbare Abfahrten

§ 5. Einer Gemeinde werden grundsätzlich alle Abfahrten eines öffentlichen Verkehrsmittels von einer Haltestelle im Gemeindegebiet angerechnet.

Belastungsgrenzen

§ 2. Gemeinden dürfen höchstens mit 6% der berechtigten Steuerkraft belastet werden, ausgenommen die Städte Zürich und Winterthur, für die eine Belastungsgrenze von 10% gilt. Gemeinden, in denen das Verkehrsangebot die Grundversorgung nicht übersteigt, dürfen höchstens mit 3% belastet werden.

Auch wenn die Belastungen der Gemeinden nicht zu hoch sein dürfen, scheuen sich die Gemeinden nach wie vor, neue Bahn-Haltestellen auf ihren Gebieten zu fordern. Sie fürchten höhere Kosten und wollen nicht höher belastet sein als sie es heute schon sind.

6.2 Drei Verkehrskonferenzen für Tösstallinie zuständig

Die Tösstallinie ist folgenden Verkehrskonferenzen zugeteilt:

- Oberland: Pascal Bassu, Wetzikon
- Pfäffikon ZH/mittleres Tösstal: Lukas Steudler, Pfäffikon ZH
- Stadt Winterthur und Umgebung: Christoph Lang, Rickenbach
- teilweise noch: Weinland: Jürg Grau, Feuerthalen

Da ist es leicht nachvollziehbar, dass diese Gremien wenig Lust verspüren, die Fragenkomplexe einer einzigen Linie intensiv und serös zu prüfen – zumal die Linie nicht einmal bei einer Gemeinde vorbeifährt, in welchen die RVK-Präsidenten wohnen und wirken.

Die Aufsplitterung auf die verschiedenen, unterschiedlich gelagerten RVKs ist wahrscheinlich auch einer der Gründe, weshalb die Tösstallinie seit 1990 immer zwischen Stuhl und Bank gefallen ist, da sich niemand echt darum kümmerte. Zudem konnten die Wünsche der Einwohnerinnen und Einwohner des Tösstaales entweder auf die SBB oder den ZVV abgeschoben werden.

7. Verlängerung der Tösstallinie nach Rapperswil – Pfäffikon/SZ

7.1 Verlängerung der Tösstal-Züge nach Rapperswil

Die Tösstal-Züge wurden früher immer bis nach Rapperswil geführt. Dort haben die Fahrgäste gute Anschlüsse an weitere Bahnverbindungen gefunden, so zB an den Voralpen-Express Luzern – Pfäffikon – Rapperswil – St. Gallen oder an die Züge der rechten Zürichseelinie.

Die IG-Tösstallinie unternimmt den Versuch, die Tösstallinie besser zu vernetzen und ihr den Charakter einer blossen Lokalerschliessung zu nehmen.

In einer ersten, relativ überschaubaren Phase sind die in Rüti/ZH endenden Tösstal-Züge bis nach Rapperswil zu führen. Fahrplantechnisch sollte das ohne grössere Ausbauten möglich sein, indem die in Rüti ankommenden Tösstalzüge kurz vor der S 5 nach Rapperswil geführt werden.

		S26 (nach Rapperswil)	S 5 (nach Rapperswil)			S 26 (nach Winterthur)	S 5 (nach Wetzikon)
Rüti/ZH	an	08.16	08.23	Rapperswil	ab	08.32	08.29
Wartezeit		6 Min	1 Min	Rüti/ZH	an	08.38	08.35
	ab	08.22	08.24	Wartezeit		3 Min	1 Min
Rapperswil	an	08.28	08.31	Rüti/ZH	ab	08.41	08.36

Im graphischen Fahrplan sieht dieses Konstrukt wie folgt aus (grüne Linie = verlängerte S 26 Rüti – Rapperswil):

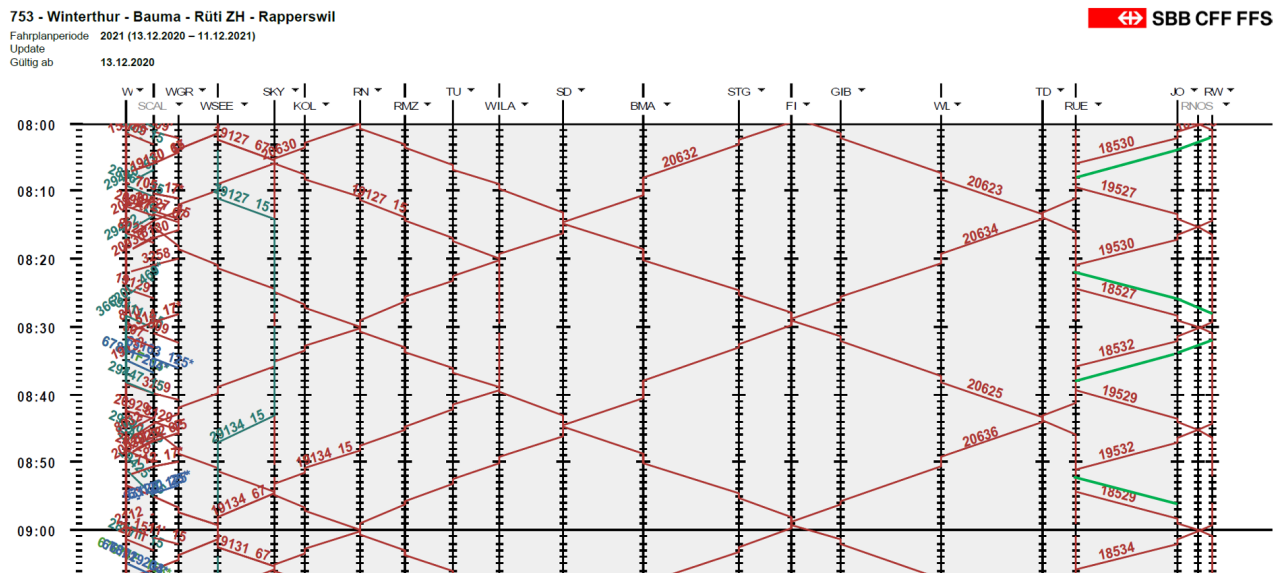


Abbildung 10: Grafischer Fahrplan der Linie 753 (Winterthur – Bauma Rüti – Rapperswil mit verlängerten S 26 bis Rapperswil (grün))

Bemerkung:

Die S 26 verkehrt im Fahrplan 2020/21 nicht im exakten ½-h-Takt. Deshalb sind die Wartezeiten der S 26 in Rüti je nach Richtung verschieden; Nach Rapperswil 6 Minuten, nach Winterthur 3 Minuten. Das ist jedoch kein allzu grosses Problem.

Ein Umstieg von der S 26 auf den Voralpenexpress in Rapperswil sollte in beiden Richtungen möglich sein. Für diese Mehrleistung sind möglicherweise keine zusätzlichen S 26-Kompositionen nötig (Kurzweide in Rapperswil).

Ob in Jona mit der S 26 ein Halt eingelegt werden kann oder nicht, müssen Detailstudien zeigen.

7.2 Verlängerung der Tösstalzüge nach Pfäffikon/SZ

Bei der wünschbaren Verlängerung der S 26 nach Rapperswil ist auch der Knotenpunkt Pfäffikon/SZ einzubeziehen (Anschluss-Möglichkeiten an die Züge Richtung Chur und ans obere, linke Zürichseeufer, Wädenswil, Thalwil) sind Infrastrukturen nötig. Insbesondere die schon längst überfällige **Doppelspur Rapperswil – Hurden**.

8. Direkt-Anschluss des Tösstals an Uznach (Direkt-Linie)

Wie auf Seite 3 dieser Studie (Kapitel „1.2 Winterthur – Uznach“) bereits erwähnt wird, suchte die Schweizerische Nationalbahn (SNB) schon früh eine Bahnverbindung von Winterthur durchs Tösstal nach Uznach, um eine Verbindung zu den Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) herzustellen.

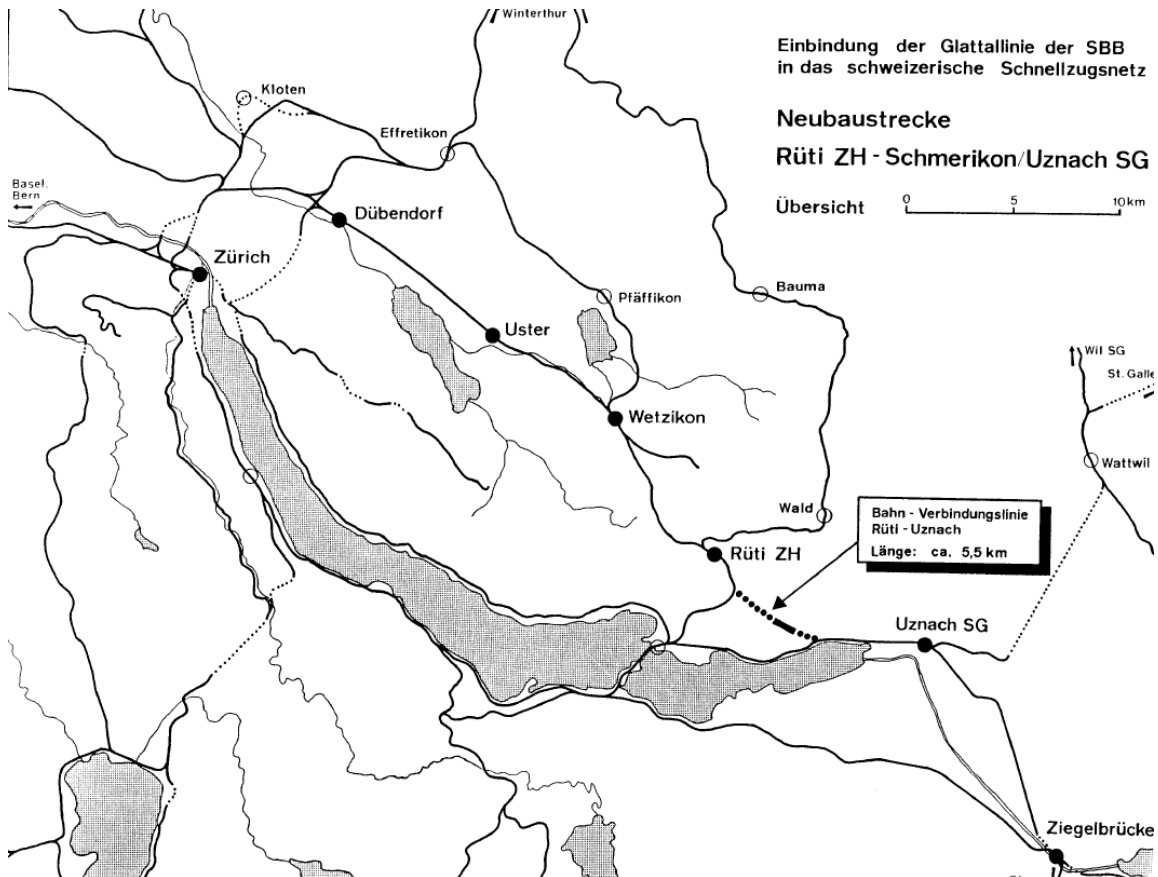


Abbildung 11: Mit einer relativ kurzen Ergänzung des Bahnnetzes zwischen Rüti/ZH und Schmerikon/SG kann das gesamte Bahnnetz massiv aufgewertet werden. Damit werden ganz neue Verbindungen möglich, die heute mit dem öffentlichen Verkehr mehr als mühsam sind (häufiges Umsteigen, zB mit Gepäck, längere Wartezeiten, Gefahr von Anschlussbrüchen, etc.).

Die Direktlinie Rüti/ZH – Uznach/SG war auch Gegenstand von jahrelangen Bestrebungen des Kantons Graubünden, einen direkten, „spitzkehrenfreien“ Bahnanschluss an den Flughafen Zürich zu erhalten.

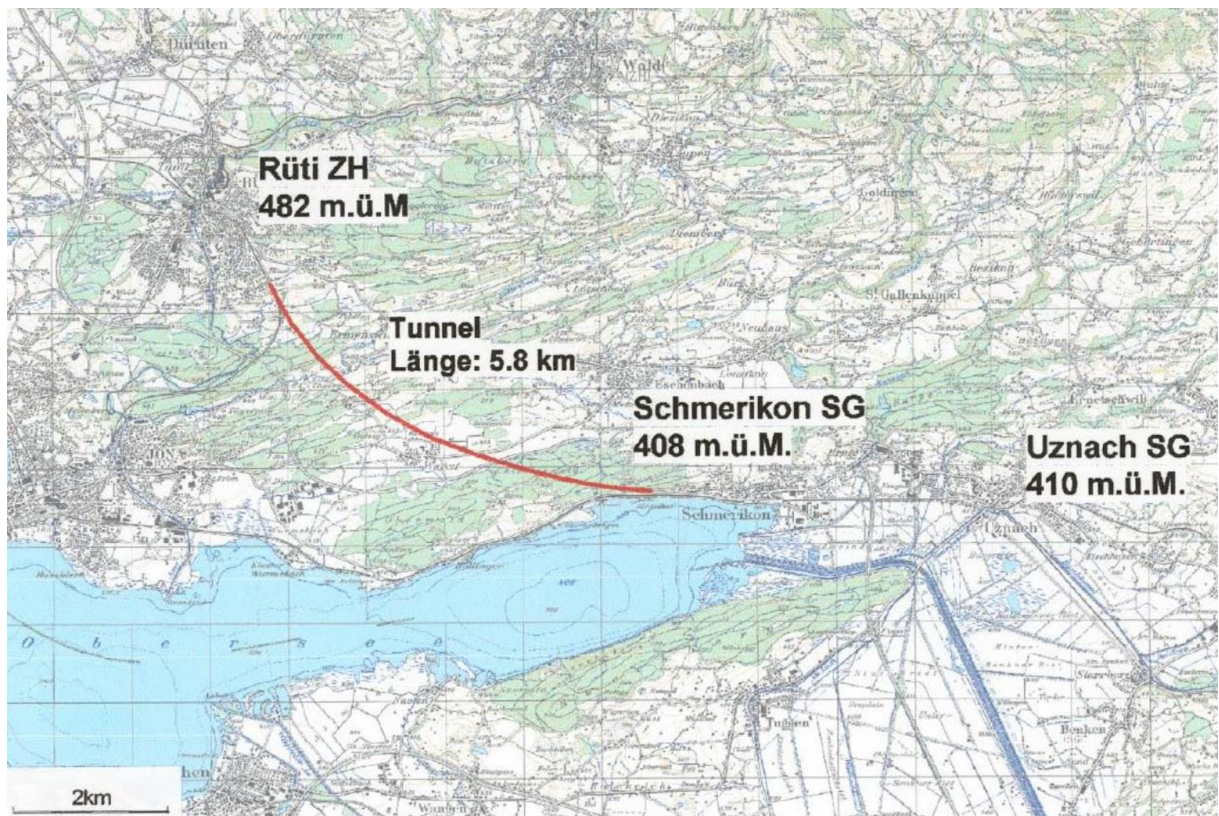


Abbildung 12: Die Direktlinie Rüti/ZH – Schmerikon/SG als **Kernprojekt** zur Weiterentwicklung der Eisenbahnen im Raum Zürcher Oberland – Gaster -Graubünden.

Aus der Geschichte

Die ursprünglichen Pläne zur Verlängerung der Glattthalbahn Wallisellen – Uster via Wetzikon – Rüti/ZH sahen eine Direktverbindung Rüti – Uznach vor, d.h. schon seit ca. 1856/57 ist dieser nach wie vor entscheidende Lückenschluss im Gespräch.

Um diese Linienführung tobte im vorletzten Jahrhundert ein längerer, erbitterter Kampf, weil die Stadt Rapperswil befürchtete, durch eine solche Direktverbindung abgehängt zu werden. Rapperswil ging siegreich aus diesem politischen Scharmützel hervor, und so wurde die Glattalbahn mit dem Endbahnhof schon vor mehr als 150 Jahren zu einer reinen Lokalbahn degradiert. Die zuvor vorgesehenen internationalen Schnellzüge von Zürich via Glattal nach Chur und Italien via Splügen und über den Arlberg nach Wien – die linke Zürichseebahn Zürich–Chur existierte zu jenem Zeitpunkt noch nicht – mussten begraben werden.



Abbildung 10: Die damalige «Glattthalbahn Wallisellen – Uster» sollte 1857/58 via Rüti – Uznach – Ziegelbrücke nach Chur – Splügen geführt werden.

9. Anschluss der Tösstallinie an die SBB-Glattallinie im Raum Bubikon/Betzholz

Die Tösstallinie endet heute in Rüti/ZH. Viele Pendler (und auch andere Fahrgäste) aus dem oberen Jonatal (Fischenthal bis Wald) haben ihr Ziel eher im Grossraum Zürich als in Rapperswil. Das Umsteigen in Rüti stellt für sie einen kleinen Umweg dar.

Aus diesem Grunde hat der Gemeinderat von Wald vor einigen Jahren dem Kanton Zürich das Begehren gestellt, den Anschluss an die SBB-Glattallinie mit einer Schlaufe vom Raum Tann-Dürnten Richtung Bubikon zu suchen.

Da der Raum trotz vorherrschender Landwirtschaft ziemlich zerschnitten ist, bietet sich keine einfache Lösung an.

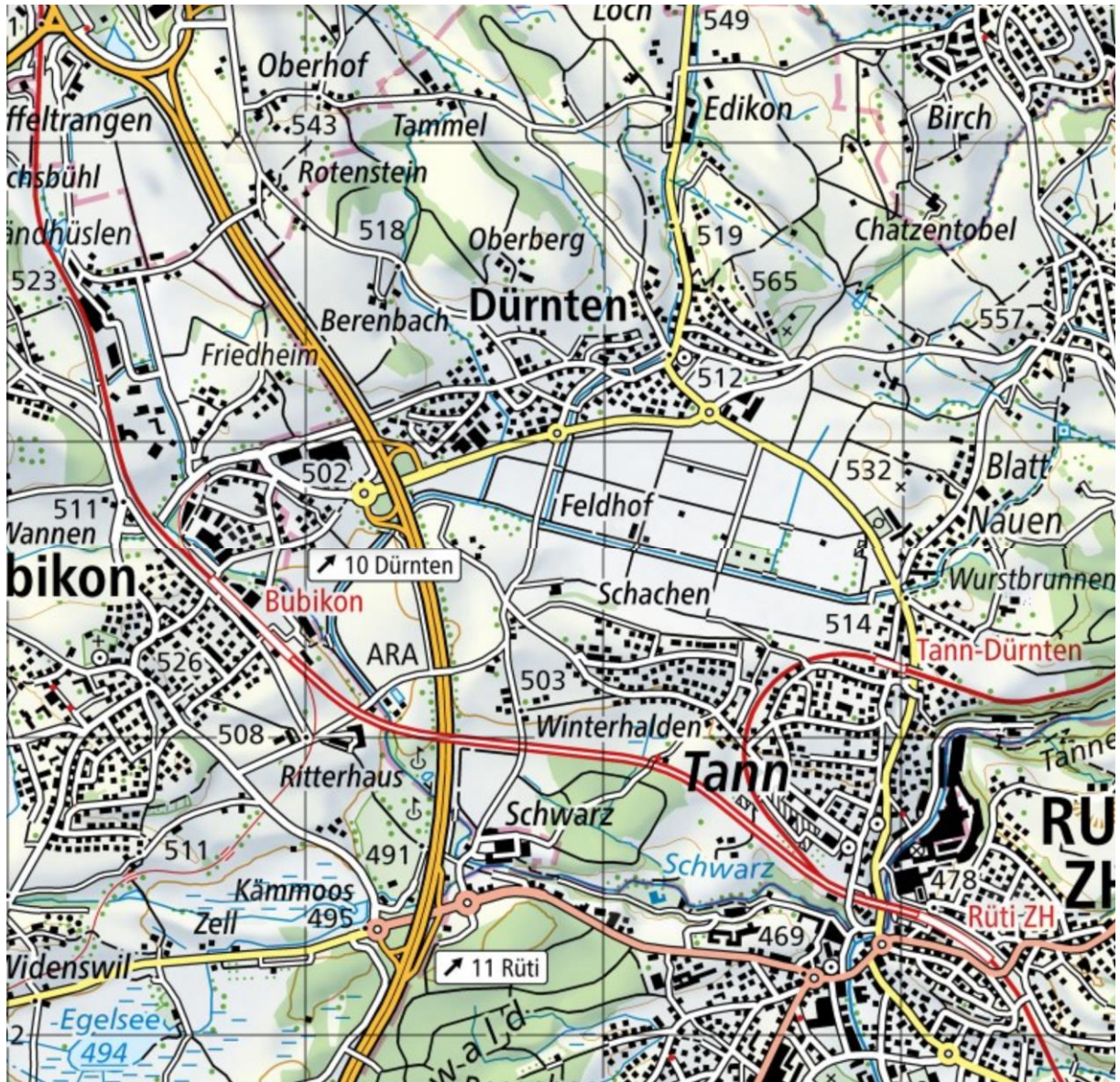


Abbildung 11: Raum Tann-Dürnten – Bubikon – Betzholz. Ein direkter Anschluss an die SBB-Glattallinie in Richtung Bubikon – Wetzikon ist nicht leicht zu finden.

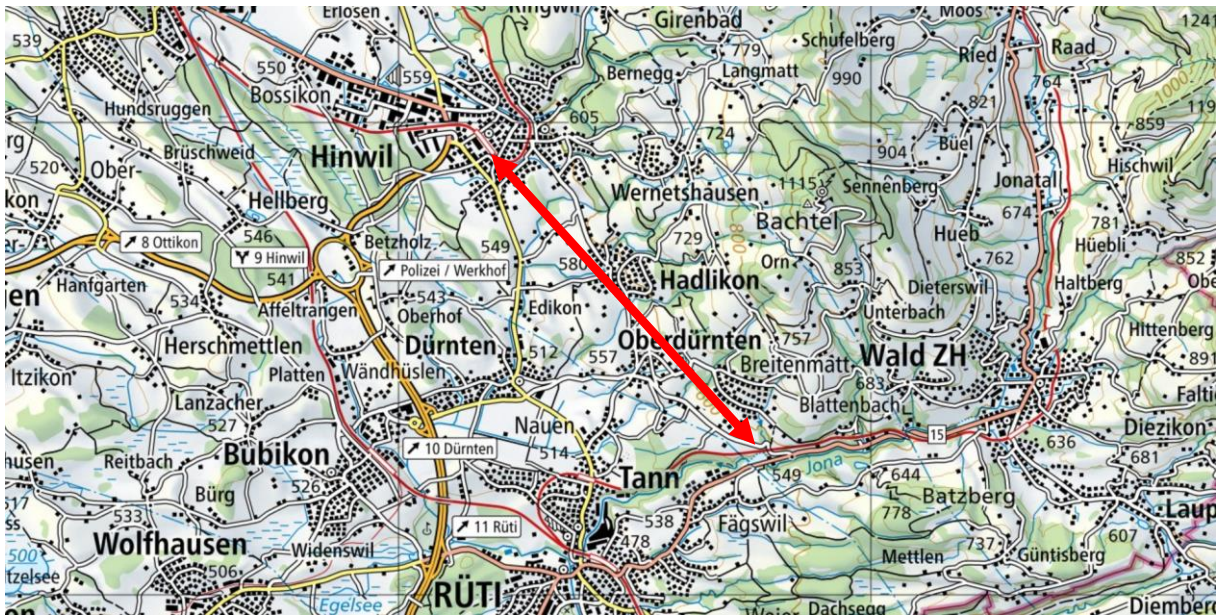


Abbildung 12: Oder ist ein Anschluss der Tösstallinie vom Pilgersteg nach Hinwil zu suchen (mit Erschliessung von Hadlikon, Oberdürnten)?

Uster, 06. Januar 2021

Anhänge

- A 1 Ziel-Angebot auf der Tösstallinie
- A 2 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen bei den bestehenden und neuen Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen der Tösstallinie, Stand 03. Januar 2021
- A 3 Grafischer Fahrplan SBB-Tösstallinie Winterthur – Bauma – Wald – Rütli/ZH – Rapperswil mit verlängerte Tösstälzügen nach Rapperswil
- A 4 Streckenprofil der Tösstallinie Winterthur – Bauma – Wald – Rütli/ZH – Rapperswil/SG (SBB)
- A 5 Zusammenstellung aller Haltestellen an der Linie Winterthur – Bauma – Wald – Rütli/ZH – Rapperswil/SG, Stand 03. Januar 2021 (separates Dokument)

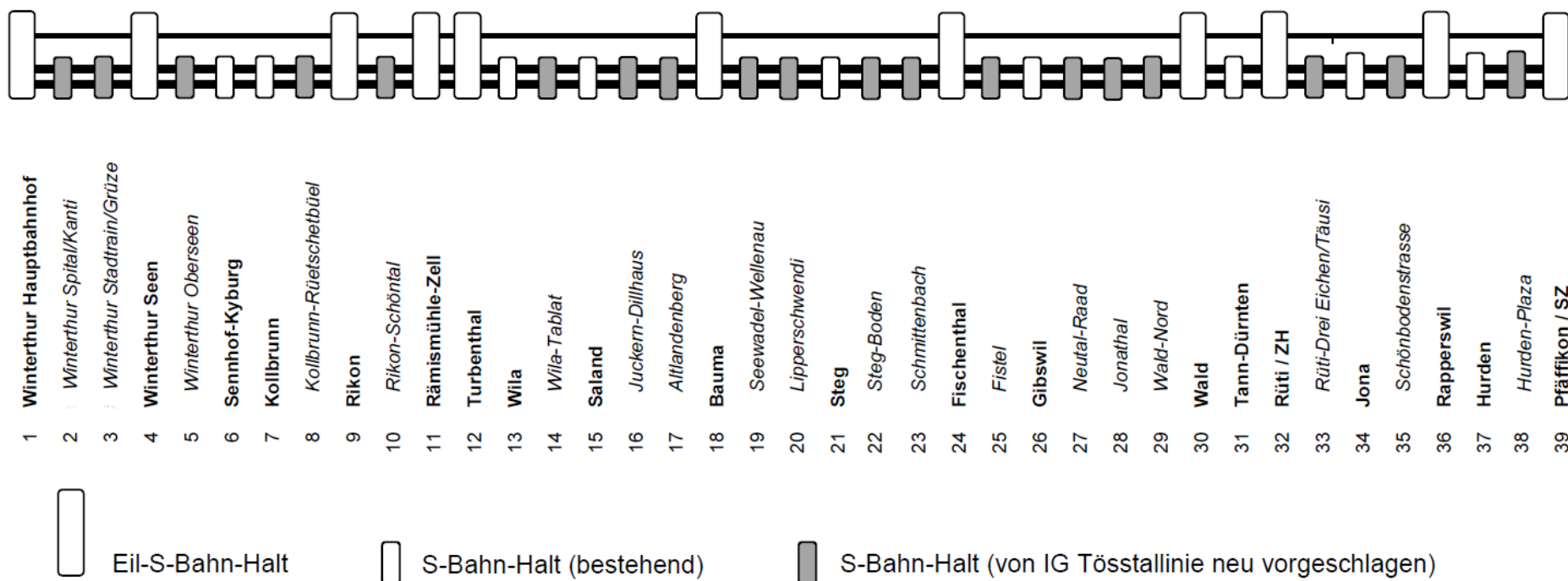
Anhang A 1 Ziel-Angebot auf der Tösstallinie

Tösstallinie Winterthur – Bauma – Rüti/ZH – Rapperswil – Pfäffikon/SZ

Ziel-Angebot

Eil-S-Bahn (1-h-Takt) S-Bahn (½-h-Takt) 

v/n Bülach



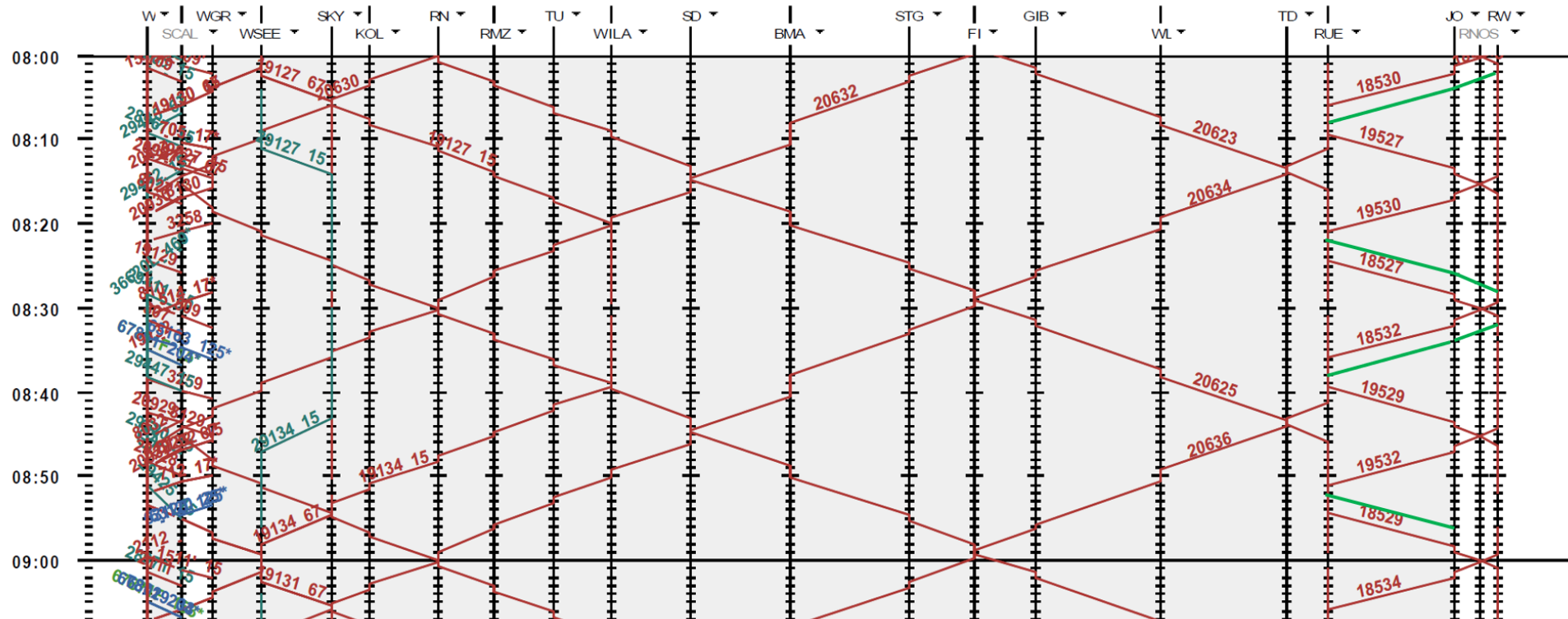
Anhang A 2 Grafischer Fahrplan SBB-Tösstallinie Winterthur – Bauma – Wald – Rüti/ZH – Rapperswil mit verlängerte Tösstalzügen nach Rapperswil

753 - Winterthur - Bauma - Rüti ZH - Rapperswil

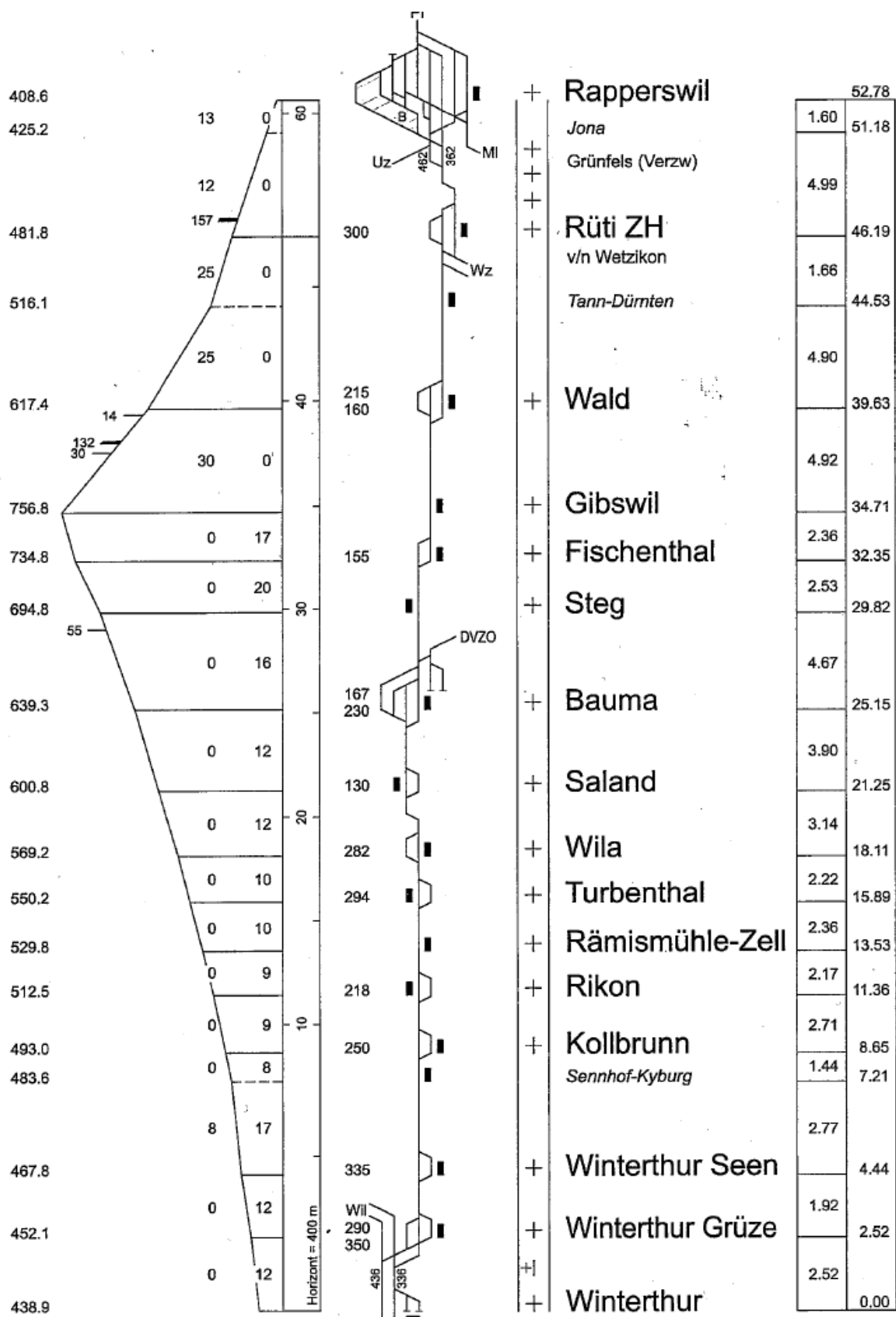
Fahrplanperiode 2021 (13.12.2020 – 11.12.2021)

Update

Gültig ab 13.12.2020



Anhang A 3 Streckenprofil der Tösstallinie Winterthur – Bauma – Wald – Rüti/ZH – Rapperswil/SG (SBB)



Anhang A 4 Zusammenstellung aller Haltestellen an der Linie Winterthur – Bauma – Wald – Rüti/ZH – Rapperswil/SG, Stand 03. Januar 2021 (**separates Dokument**)