

*Einfacherer Zugang zur Bahn: 32 Haltestellen statt heute nur 16*

*Corona hat uns im Griff*

## 16 neue Haltestellen auf der Tösstallinie

**Im Tösstal wird immer mehr gebaut und die Siedlungen kommen sich stets näher. Deshalb muss auch das Haltestellen-Netz dichter werden: es braucht mehr Haltestellen. Die Forchbahn hat zum Beispiel fast 5 Mal mehr Haltestellen pro Kilometer als die Tösstalbahn.**



In Lipperschwendi, bei Steg (Bild oben), könnte eine neue Haltestelle "Halt auf Verlangen" provisorisch installiert werden, wie der Holzperron in Vaulruz bei Bulle (Bild unten)

### Soll ich mich impfen lassen?

*Hannes Gehring* Noch beim Schreiben für die letzte ZUGnummer ahnte ich nicht, dass bald ein Virus die ganze Welt in Angst und Schrecken versetzen würde. Obwohl ich eher ein ängstlicher Mensch bin, habe ich vor dem Corona-Virus keine Angst. Ich habe mich nie gegen Grippe impfen lassen und sie erwischte mich trotzdem nie richtig schwer. Wieso sollte mir also das Corona-Virus etwas anhaben? Ich dachte, die Medien würden die ganze Story dramatisieren, damit sie ihre Auflage erhöhen könnten. Eigentlich nahm ich das Ganze nicht so ernst. Jedes Jahr kommt die Grippe-Saison, und sie geht auch wieder. Das würde bei Corona bestimmt auch so sein. Ich versuche herauszufinden, wie gefährlich das Virus wirklich ist. Aber das ist sehr schwierig, denn es gibt Virologen, die sagen, es sei nicht gefährlicher als das jährliche Grippevirus. Und Virologen, die sagen, man könne daran sterben. Es hänge vom eigenen Immunsystem ab. Nun sind aber schon 14 Monate vergangen, und Corona ist immer noch da. Zunehmend beginnt es mich doch zu beschäftigen. Nicht, weil ich befürchtete, an Corona zu sterben. Mehr, dass ich das Gefühl habe, an Entzugserscheinungen zu leiden. Entzug von Kommunikationsmöglichkeiten wie Plaudern, Diskutieren, zusammen trinken, sich berühren, sich streiten. Seit mehr als einem Jahr. Wenn man zusammenlebt, oder arbeitet, dann ist dieser Entzug noch auszuhalten. Ich bin aber pensioniert und wohne allein. Und seit 14 Monaten kann ich meine Freunde nicht mehr treffen zum Bier oder Es-

Fortsetzung -->

Fortsetzung -->

sen, im Kino, Theater oder im Schwimmbad. Irgendwie verstehe ich die Leute, die gegen die Corona-Massnahmen demonstrieren gehen. Leider geht ihr Protest aber nicht an die richtige Adresse: Behörden und Politik können das Virus nicht töten. Sie sind genau so ohnmächtig wie wir alle. Ich dachte immer, wenn ich mich nicht gegen die Grippe impfe, so impfe ich mich auch nicht gegen Corona. Aber immer mehr kam ich zum Schluss, dass das Virus nicht verschwindet, wenn sich nicht fast alle impfen lassen. So meldete ich mich dann auf <https://www.zh.ch/de/gesundheits/coronavirus/coronavirus-impfung.html> an für zwei Impftermine im Impfzentrum Winterthur. Die erste Impfung habe ich hinter mir. Ich spürte keine Nebenwirkungen, ausser dass mich der Arm einen Tag lang ein wenig schmerzte. Seit 19. April 2021 sind zu meiner Freude die Aussenbereiche der Restaurants wieder offen. Bei einem Bier wieder unter Menschen sein, das geniesse ich wirklich. Das finde ich sooo schön.

## 1. Ausbauschritt 2010 bis 2018 abgeschlossen

*Paul Stopper* Mit der Ausrüstung aller bestehenden Bahnhöfe mit 55 cm hohen Perrons für den ebenerdigen Einstieg 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.

### 1.1 Ausbauten 2010 – 2018

Aufgrund des geplanten Mehrverkehrs ab Dezember 2018 erfolgten im Zeitraum von 2012 bis 2019 folgende Baumassnahmen:

- \* Winterthur Seen: Verlängerung des Ausserperrons (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 stufenfreie Kreuzungsstation

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

### 1.2 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 Form einer nach Rapperswil und über den Seedamm verlängerten S-Bahn-Linie.

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

S26		Winterthur–Bauma–Rüti ZH (Turbo)														
		Zusatzzug				Grundtakt				Zusatzzüge						
		erster		letzter						erster		letzter				
						(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	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	510	540	610
		520	550	620	1950	50	20	Bauma				08	38	508	538	608
		524				54	24	Steg				01	31	501	531	601
		529				59	29	Fischenthal				56	26	526	556	626
		531				01	31	Gibswil				55	25	525	555	625
		537				07	37	Wald				50	20	520	550	620
		538	608	638	2008	08	38	Wald				49	19	519	549	619
		543				13	43	Tann-Dürnten				43	13	513	543	613
		546				16	46	Rüti ZH				41	11	511	541	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)

Zusatzzüge				Grundtakt				Zusatzzüge									
ⓐ	ⓑ	ⓒ	ⓓ	erster	letzter			erster	letzter	ⓐ	ⓑ	ⓒ	ⓓ	ⓔ			
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					

ⓐ ⓑ Sennhof-Kyburg ab 605, 705, 805, 905, 1505, 1605, 1705, 1805, 1905

ⓒ ⓓ Wila ab 539, 639, 739, 839, 939, 1539, 1639, 1739, 1839, 1939

## 2. Nächster Ausbauschritt

Die IG-Tösstallinie will jetzt einen weiteren Schritt mit folgenden Zielvorgaben für die Tösstallinie vorgeben:

- \* bessere Erschliessung der bestehenden und der seit dem Bau der Bahn sich entwickelten, bahnnahen 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 Ausbauschritt 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 Jona-tal diskutiert werden. Dabei ist auch zu klären, welche generellen Bedürfnisse die Gemeinden an den öffentlichen Verkehr haben.

### 2.1 Neue Haltestellen an der Tösstallinie – Weshalb?

**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 (Total 15 Zwischenstationen):

- |                           |                   |               |                |
|---------------------------|-------------------|---------------|----------------|
| * Winterthur Hauptbahnhof | * Rikon           | * Bauma       | * Tann-Dürnten |
| * Winterthur Grüze        | * Rämismühle-Zell | * Steg        | * Rüti/ZH      |
| * Winterthur Seen         | * Turbenthal      | * Fischenthal |                |
| * Sennhof-Kyburg          | * Wila            | * Gibswil     |                |
| * Kollbrunn               | * Saland          | * Wald        |                |

Fortsetzung -->

## Inhalt

16 neue Haltestellen auf der Tösstallinie	1
Soll ich mich impfen lassen?	1
Ausbauschritt 2010 bis 2018 abgeschlossen	2
Nächste Ausbauschritt	2
Haltestellen-Abstände heute	4
Vergleiche mit anderen Vorortsbahnen	5
Der Vorstand der IG Tösstallinie	5
Das Haltestellen-Konzept der IG	6
Haltestellen-Abstände neu	7
Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen	8
Beispiele für Standorte neuer Haltestellen	9
Kosten neuer Haltestellen	10
Betriebskonzept mit neuen Haltestellen	11
Verordnung als Killer neuer Haltestellen?	11
Ziel-Angebot auf der Tösstallinie	12
IG fordert durchgehende Zugsbegleitung	13
Übernahme der MThB durch die Thurbo	15
Impressum	15



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

<b>Winterthur – Bauma</b>	<b>25.13 km</b>	<b>Bauma – Rüti</b>	<b>21.04 km</b>
Winterthur – Grüze	2.52 km	Bauma – Steg	4.67 km
Grüze – Seen	1.92 km	Steg – Fischenthal	2.53 km
Seen – Sennhof-Kyburg	2.76 km	Fischenthal – Gibswil	2.36 km
Sennhof-Kyburg – Kollbrunn	1.44 km	Gibswil – Wald	4.92 km
Kollbrunn – Rikon	2.71 km	Wald – Tann-Dürnten	4.90 km
Rikon – Rämismühle-Zell	2.17 km	Tann-Dürnten – Rüti	1.66 km
Rämismühle-Zell – Turbenthal	2.36 km		
Thurbenthal – Wila	2.21 km		
Wila – Saland	3.15 km		
Saland – Bauma	3.89 km		



Abbildung 1: Die Tösstalbahn mit den Bahnhöfen, wie sie im vorletzten Jahrhundert erstellt wurden.  
Kartenquelle: Wikipedia

## 2.2 Vergleiche mit anderen schweizerischen Vorortsbahnen

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

In der folgenden Tabelle sind 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
<b>Tösstallinie (SBB, Thurbo)</b>	<b>49</b>	<b>heute 16 neu 32</b>	<b>heute 0.33 neu 0.65</b>

Abbildung 3: Haltestellendichte, Vergleich mit anderen schweizerischen Vorortsbahnen

## 2.3 Neue, zusätzliche Haltestellen nötig

Es 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.

Diese 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:

Die Strasse verläuft im Tösstal praktisch parallel zur Bahnlinie. Wenn an denjenigen Standorten zwischen Bauma und Wald, an welchen heute Bushaltestellen vorhanden sind, Bahnhaltstellen errichtet werden, kann die Erschliessung der Siedlungen mit der Bahn besser und umweltfreundlicher gewährleistet werden.

## 2.4 Halt auf Verlangen

Die IG Tösstallinie 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 Zugskomposition 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.

## 2.5 für neue Haltestellen

Die Entscheide sind für neue Haltestellenstandorte einerseits aufgrund der Distanzen zwischen den einzelnen bestehenden Haltestellen, und andererseits natürlich aufgrund der möglichen Fahrgastpotenziale ermittelt worden.

In der Tabelle von Abbildung 3 sind die Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Betriebszahlen für die drei Umkreise von je 300, 400 und 500 Metern um die bestehenden und die neuen Haltestellen aufgeführt.

## Intern

### Der Vorstand der IG Tösstallinie

#### Präsident:

Paul Stopper  
praesident@ig-toesstallinie.ch  
8610 Uster  
Tel. 076 330 92 91

#### Vizepräsident

und Aktuar,  
Rechnungsführung,  
Mitglieder-  
Administration  
und Logistik:  
Alois Fischer  
vizepraesident@ig-toesstallinie.ch  
Wylen 7e  
6440 Brunnen

#### Medien, Redaktion, Layout ZUGnummer:

Hannes Gehring  
medienredaktion@ig-toesstallinie.ch  
8487 Zell

#### Beisitzer:

Peter Schwarzenbach  
8636 Wald (Gibswil)

#### Revision:

Martin Greber  
Greber Consulting  
8400 Winterthur  
  
Robert Ineichen  
Treuhand & Consulting  
8400 Winterthur

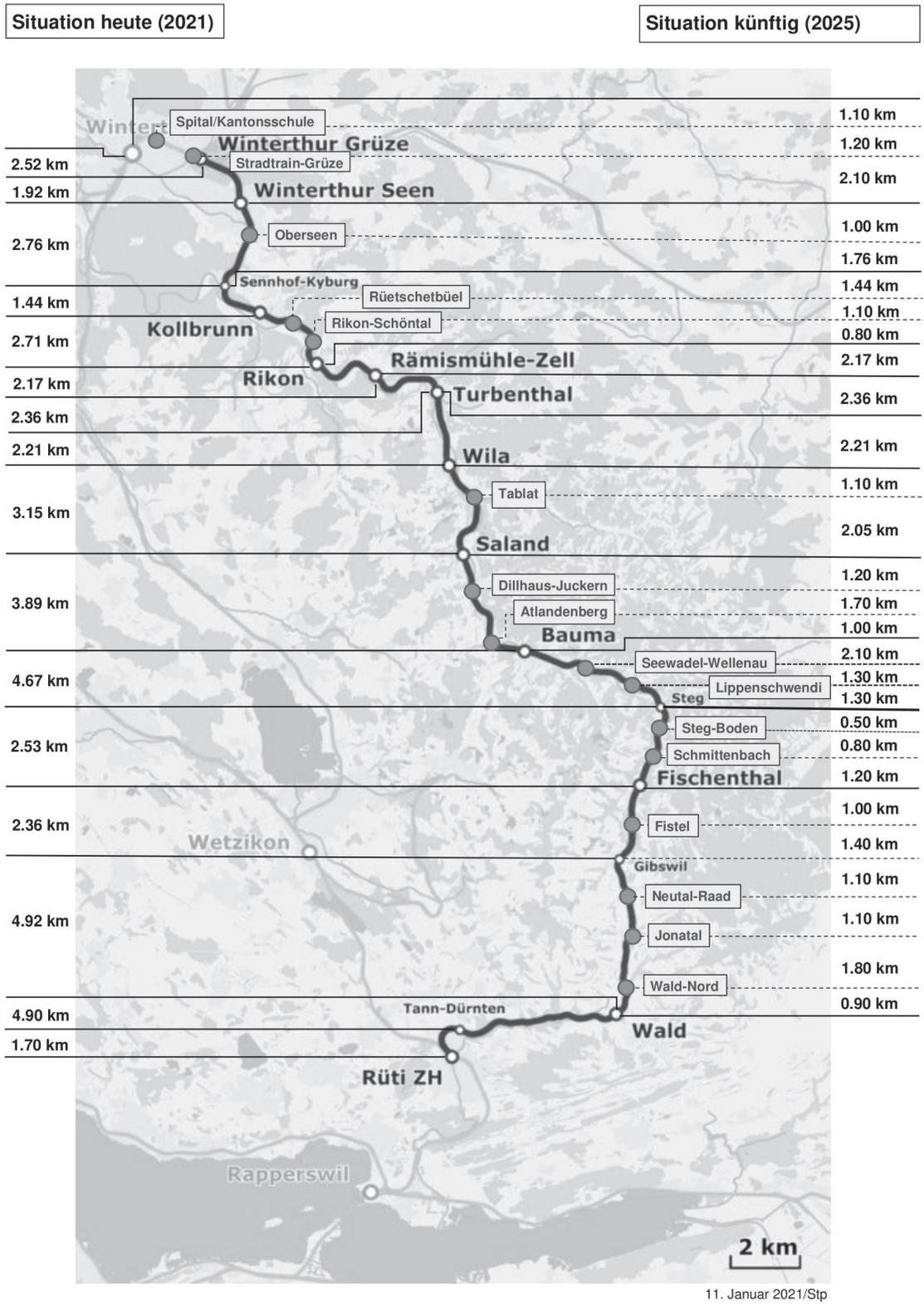
## 2.6 Das Haltestellen-Konzept der IG-Tösstalline

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

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

Legende: **Fett** = bestehende Stationen/Bahnhöfe, *Kursiv* = neue Haltestellen gemäss IG Tösstallinie

# Tösstallinie, Haltestellen-Abstände



11. Januar 2021/Stp

Abbildung 2: Die von der IG Tösstallinie vorgeschlagenen neuen Haltestellen mit Distanz-Angaben  
03. Januar 2021/Stp / Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich, GIS Kanton Zürich

	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	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	10'40	4'449	7'379	105	210	314							
3	Stadtrain/Grüze		X	1'307	2'582	3'687	10'17	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	Seenhof-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	Räismühle-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	Altlandenbergr		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	Schmitzenbach		X	74	99	151	49	50	63	15	16	19							
24	Fischenthal		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							
34	Jona																		
35	Schönbodenstrasse																		
36	Rapperswil																		

03. Januar 2021/Slp / Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich, GIS Kanton Zürich

Abbildung 3: Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen bei den Stationen der Tösstlinie

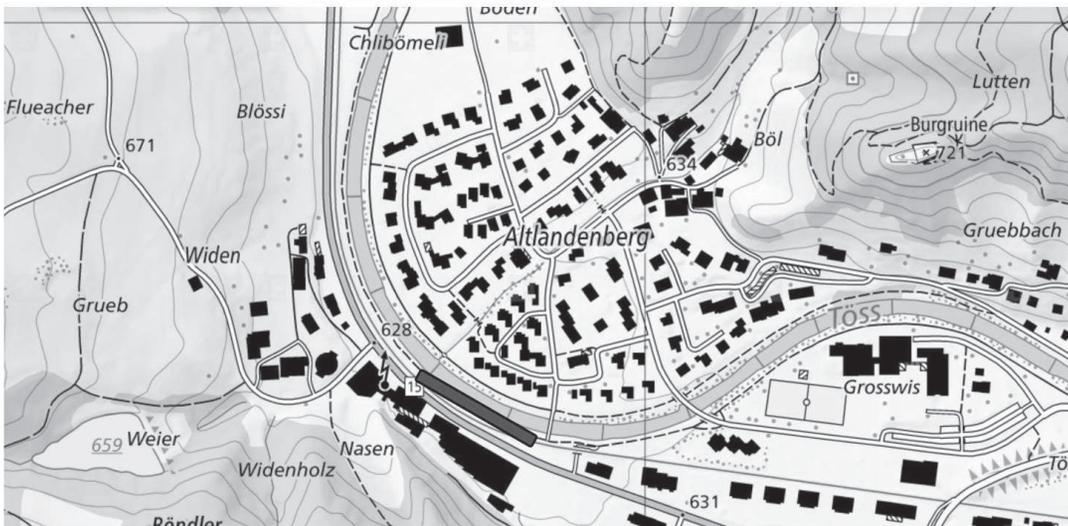
## 2.7. Drei Beispiele für die Standorte der neuen Haltestellen

### Nr. 5 Neue Haltestelle «Winterthur-Oberseen»



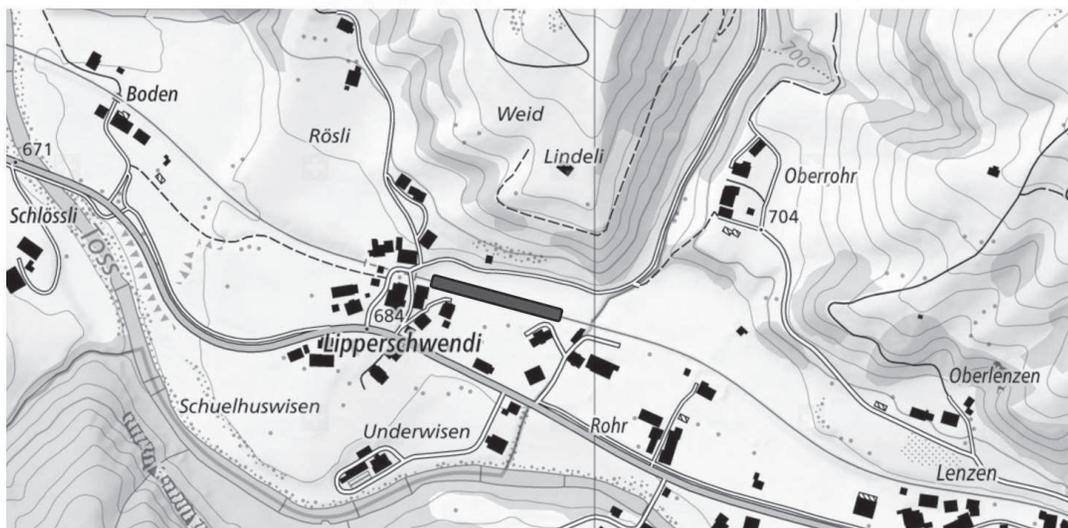
Quelle: LK  
01. Oktober 2020/Stp

### Nr. 17 Neue Haltestelle «Bauma-Altlandenberg»



Quelle: LK  
01. Oktober 2020/Stp

### Nr. 20 Neue Haltestelle «Lipperschwendi»



Quelle: LK  
01. Oktober 2020/Stp

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

Fortsetzung -->

### 3. Kosten neuer Haltestellen

#### 3.1 Triengen: neuer Perron, 100 Meter lang, Kosten: CHF 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. CHF 550'000 – 750'000 pro Haltestelle.

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.

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

#### 3.2 Kosten für die Tösstallinie (Stand Dezember 2020)

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

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

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

**Hinzu kommen Kosten für neue Kreuzungsstellen, allenfalls der Umbau von Stationen zu Kreuzungs-Haltestellen (evtl. mit Personenunterführungen, etc.)**

#### Zu den Haltestellenabstände 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

## 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 Zugkategorien einzuführen, nämlich eine S-Bahn, welche alle Haltestellen bedient, und eine rasche S-Bahn, welche die grösseren Ortschaften bedient.

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.

## 6. 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 verschie-

denen 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 zugeteilt:

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.

Die IG Tösstallinie fordert, dass alle schienengebundenen Haltestellen gleich bewertet werden. Es ist nicht einzusehen, weshalb eine Tramhaltestelle weniger „wert“ sein soll als eine S-Bahn- oder Regionalzug-Haltestelle. Die Spurweite allein kann ja kein objektives Bewertungskriterium sein.

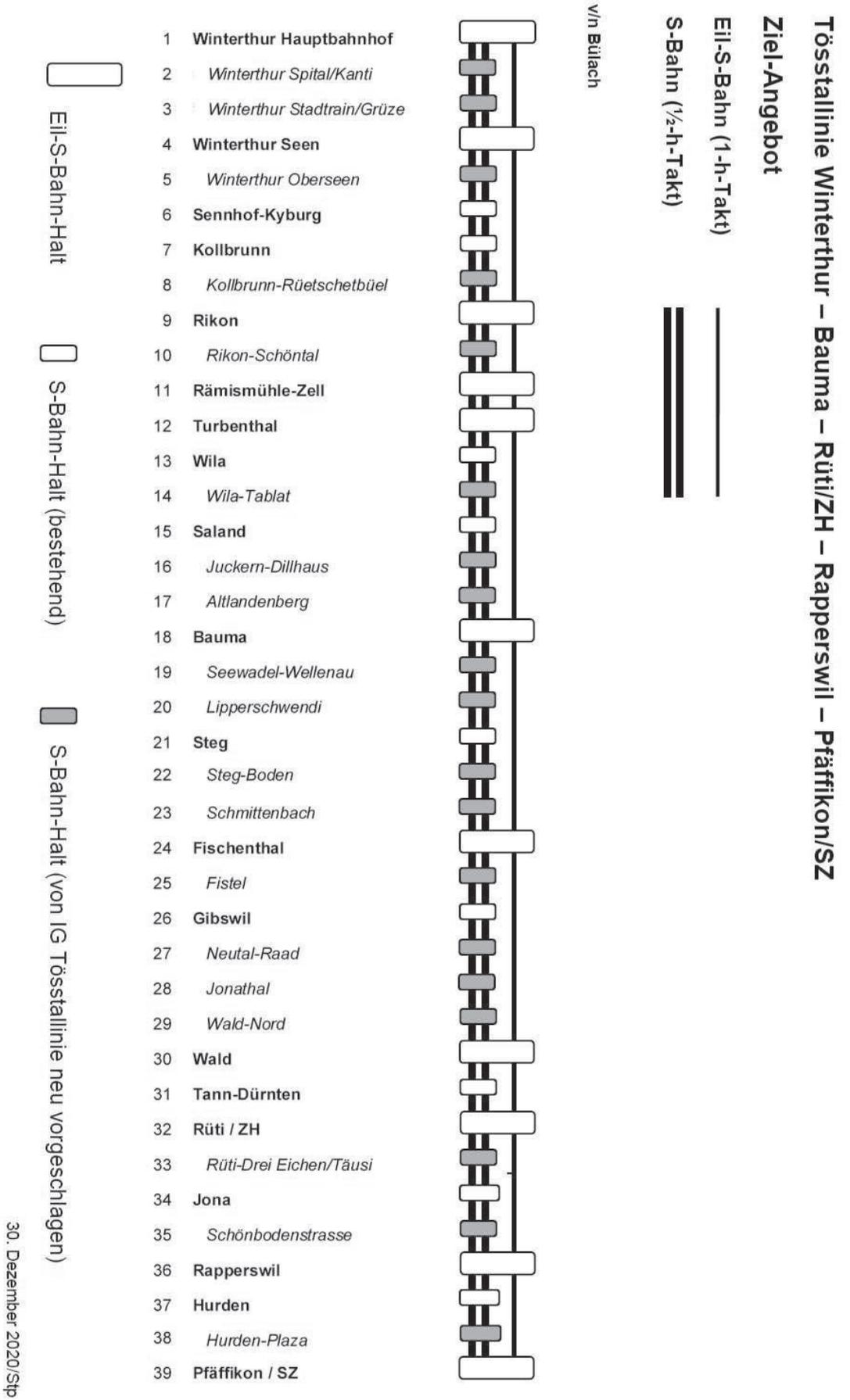


Abbildung 7: Ziel-Angebot auf der Tösstallinie



Vielleicht verkehren im Tösstal künftig normalspurige TramTrains wie hier in Muhlhouse (F)

*Zugsbegleitung für persönliche Information und für Reisen in Sicherheit*

## Die IG fordert eine durchgehende Zugsbegleitung auf der Tösstallinie

**Wiedereinführung einer durchgehenden Zugsbegleitung auf der Tösstallinie als mögliche Kompensation zu den abnehmenden Stationsbedienungen an den Bahnhöfen der Tösstallinie**

*Paul Stopper, Präsident und Peter Schwarzenbach, Mitglied der IG Tösstallinie* schrieben am 28. November 2020 an Vincent Ducrot, CEO SBB AG, Franz Kagerbauer und Dominik Brühwiler, ab 1.1.21 neuer Direktor ZVV und Werner Schurter von Thurbo:

### **Sehr geehrte Herren Ducrot und Brühwiler**

Dürfen wir mit einem weiteren Anliegen an Sie gelangen?

Ausgehend von der Ankündigung von Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga vom Oktober 2019, wonach sie sich besonders für die Pflege des Service Public in den Bereichen «öffentlicher Verkehr» und «Post» einsetzen werde, erlauben wir uns, Ihnen folgende Fragen vorzulegen und anschliessend auch einige Vorschläge zu deren Beantwortung zu unterbreiten.

### **Warum verkehren in der Schweiz die Regional- und S-Bahnzüge ohne Zugsbegleitung?**

In den meisten europäischen Ländern werden die Regionalzüge von ausgebildetem Zugpersonal durchgehend begleitet, nicht zuletzt, weil Politiker und Aufsichtsbehörden dies fordern.

*Fortsetzung -->*

### **Warum wird von Bund und Kanton Personal finanziert, das lediglich die negativen Auswirkungen der Nichtbegleitung von Zügen zu bekämpfen hat?**

Bahnpolizei und Sicherheitspersonal der Securitrans treten den Fahrgästen nicht primär als freundliche Dienstleister entgegen. Von den meisten Kunden werden diese nur sporadisch auftretenden Regelhüter höchstens als „Strohhalmsicherheit“, oder auch als Provokation wahrgenommen. Mit freundlichem, kompetentem Zugpersonal als Repräsentant des ÖV – Unternehmens wird die Anonymität auf den Zügen reduziert, was erwiesenermassen präventiv auf Regelverstösse und Vandalismus wirkt.

### **Ist die Symptombekämpfung der Anonymität im öffentlichen Verkehr nur Sache von Bund und Kanton?**

Mit dem Stellen von Begleitpersonal im Zusammenhang mit Reisesicherheit durch Bund und Kantone werden die Bahnunternehmen aus der Verantwortung genommen, sich selber den Ursachen von Regelmissachtung und Sicherheitsverstösse durch Reisende anzunehmen. Das sporadische Auftreten von uniformiertem und bewaffnetem Sicherheitspersonal, welches nicht direkt im Namen des Bahnunternehmens in Erscheinung tritt, schafft wenig Vertrauen bei den Fahrgästen.

### **Warum wird von «Reisegästen» gesprochen, wenn kein Gastgeber mehr erlebt werden kann?**

Auf der Gastgeber-Seite der Bahnunternehmen wird gerade dasjenige Personal abgebaut, das im direkten Kontakt mit den Kunden steht. Neueste neurowissenschaftliche Forschung bestätigt auf allen Ebenen die Tatsache, dass der Mensch auf zwischenmenschliche Beziehungen angewiesen ist, welche durch keine noch so ausgeklügelte Automatisierung und Selbstbedienung ersetzt werden kann.

### **Warum gibt die SBB jährlich rund 300'000'000 CHF für Werbemassnahmen und Imagepflege aus?**

Mit der Investition in kundendienstlich tätiges Personal in den Zügen und in den bedienten Bahnhöfen kann das Image des Bahnunternehmens von Fahrgästen real erlebt werden, was unserer Ansicht nach werbewirksamer ist, als anonyme Plakatkampagnen, Prospektauslagen oder Werbefilme.

### **Warum setzen die SBB in eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehrszügen Zugbegleiter ein?**

Aus dieser Tatsache lässt sich ableiten, dass sich für erfolgreiche Eigenwirtschaftlichkeit eine Zugbegleitung doch lohnen muss.

### **Welcher Nutzen kann durch die Trennung von S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr für die Fahrgäste abgeleitet werden?**

Aufgrund der Grösse der Schweiz und der Dichte des Fahrplans handelt es sich bei dem Schweizer Bahnnetz um ein mit einer Grossstadt vergleichbares S-Bahnnetz. Die Fahrgäste, die in den Nah- und Fernverkehrszügen unterwegs sind, sind weitgehend dieselben und werden durch die künstliche Aufteilung von nicht unterscheidbaren Angeboten höchstens verwirrt. Die Trennung kommt lediglich in der uneinheitlichen Kundenbetreuung in den Zügen zum Ausdruck.

### **Welche Ersatzdienstleistung bezüglich persönlichem Kontakt mit dem Kunden werden angeboten, wenn noch mehr bediente Verkaufsstellen geschlossen werden?**

Die Zentralisation der Betriebsführung, Billettbezüge via Automaten und Onlinediensten führt zum Abbau von persönlichen Kontakten zwischen Fahrgästen und Bahnunternehmen. Die Kunden können keine Beziehung mehr via Personen zum Unternehmen herstellen. Dieser Missstand könnte durch eine kompetente und kommerziell breiter ausgebildete Zugbegleitung aufgehoben werden.

Diese Fragen beschäftigen die IG-Tösstallinie schon seit Jahren. Die sich abzeichnende Entwicklung erachten wir als zunehmend problematisch.

In der Beilage finden Sie einen von Peter Schwarzenbach, Vorstandsmitglied der IG Tösstallinie, publizierten Artikel zu dieser Thematik.

### **Fazit:**

**Die IG-Tösstallinie schlägt Ihnen vor, in den Turbo-Zügen, S26 Winterthur – Rüti, wieder eine durchgehende Zugbegleitung einzuführen, um den schon weitgehenden und noch geplanten Abbau des an den Bahnhöfen präsenten Verkaufspersonals zu kompensieren.**

**Die Zugbegleiter (genannt: "Kundenbegleiter") können dabei (nach entsprechender Zusatzausbildung) Beratungs- und Verkaufsfunktionen übernehmen.**

Für Ihre Prüfung unserer Fragen danken wir Ihnen bereits zum Voraus bestens.

Gerne möchten wir das dringende Problem mit Ihnen persönlich besprechen.

Mit freundlichen Grüssen

Paul Stopper, Uster und Peter Schwarzenbach, Wald

Dominik Brühwiler, Direktor des ZVV, Claudia Bossert, Unternehmensleiterin von Turbo und Daria Martinoni, Leiterin Region Ost von SBB Personenverkehr schreiben an Paul Stopper und Peter Schwarzenbach:

Unbegleitete S-Bahnzüge sind seit Jahren akzeptiert, und die wenigsten Fahrgäste vermissen eine Zugsbegleitung. Sie wünschen vor allem das Durchsetzen der "Hausordnung", und dazu ist unser speziell geschultes Sicherheitspersonal befähigt.

Der Ticketkauf ist dank Digitalisierung und benutzerfreundlichen Apps stark vereinfacht. Auskünfte zum Reisen können via Railservice per Telefon oder online eingeholt werden. Für spezielle Themen ist spezialisiertes Personal in den grossen Reisezentren vorhanden. Informationen zu Störungen werden von der Betriebszentrale oder vom Lokführer direkt in die Züge kommuniziert.

Bei Stichkontrollen verzeichnen wir eine relativ tiefe Schwarzfahrerquote von 2 Prozent.

Die Kosten für eine integrale Begleitung stünden in keinem Verhältnis zur möglichen Senkung dieser Quote.

Regionalzüge können nicht mit Fernverkehrszügen verglichen werden. Hier reisen deutlich mehr Fahrgäste als in einem Regionalzug im Tösstal, und die Bahnfahrer sind ungeübter.

Die SBB und der schweizerische ÖV bieten zahlreiche Möglichkeiten für ihre Fahrgäste: Buchen persönlicher Beratung über [www.sbb.ch/termin](http://www.sbb.ch/termin) oder via Rail Service 0848 44 66 88. Helpline für den Billettkauf am Automaten 0800 11 44 77. Kurse im SBB Schul- und Erlebniszug [www.sbb.ch/schulzug](http://www.sbb.ch/schulzug). Kurse "mobil sein & bleiben" von Rundum mobil <http://:mobilesein-mobilbleiben.ch/web/>

Die späte Erfolgsgeschichte der Mittelthurgau-Bahn

# Die Übernahme der MThB durch die Turbo

## Die Mittelthurgau-Bahn (MThB) als Schrittmacherin in einer eher düsteren Zeit als SBB-Regional-Linie

*Paul Stopper/Wikipedia* Die Mittelthurgau-Bahn gibt es seit 2003 nicht mehr. Sie verband Wil mit Weinfelden und Kreuzlingen/Konstanz. Lange Zeit war sie eine vernachlässigte Bimmelbahn quer durch den Thurgau. Sie wurde als eine der letzten Bahnlinien in der Schweiz elektrifiziert. Bis zu diesem Zeitpunkt musste die «Maria-Theresia-Bahn» – wie sie auch genannt wurde – mit altem, bei anderen Bahnen ausgedientem Diesel-Rollmaterial Vorlieb nehmen.

### Wir holen Sie am Bahnhof ab

«Wir holen Sie am Bahnhof ab» und «Kennt keine Grenzen» – so und ähnlich lauteten die so genannten «Bylines» unter dem farbigen Logo auf ebenso bunten Fahrzeugen der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB), die mit ihrem Design Anfang der 1990-er Jahre für Aufsehen sorgte. Damals überfuhr die einst bescheidene MThB tatsächlich alle bisherigen Grenzen und wurde zu einem eigentlichen Innovationsmotor für den Kanton Thurgau und für die ganze Schweiz.

### Die SBB-Seelinie Schaffhausen – Kreuzlingen – Romanshorn: eine eigentliche Lotterlinie

In den 1990-er Jahren baute die SBB die Infrastruktur auf der Seelinie zwischen Schaffhausen und Kreuzlingen – Romanshorn massiv zurück. **In Altnau wurde das Kreuzungsgleis entfernt, in Mammern das Bahnhofgebäude verkauft und in Mannenbach-Salenstein musste der Bahnhof wegen Einsturzgefahr gesperrt werden.**

Mit dem Sommerfahrplan 1994 wurden die von Re 4/4 I und Ae 4/7 geführten Züge durch Pendelzüge mit modernisierten RBe 540-Triebwagen ersetzt. Diese zaghafte Verbesserung konnte jedoch kaum darüber hinwegtäuschen, dass die SBB die Seelinie vernachlässigten und auch eine Umstellung auf Busbetrieb in Betracht zogen. Die Regierung des Kantons Thurgau erreichte mit der Unterstützung des Bundesamts für Verkehr, dass die Konzession zum Betrieb der Strecke Schaffhausen–Romanshorn ausgeschrieben wurde. Die Ausschreibung war ein Pilotprojekt unter der persönlichen Leitung von Bundesrat Adolf Ogi als Vorsteher des eidg. Verkehrsdepartementes und die erste dieser Art in der Schweiz.

Fortsetzung -->

## Impressum

### Herausgeberin

IG Tösstallinie  
[www.igtoesstallinie.ch](http://www.igtoesstallinie.ch)  
Müliwiesstrasse 77  
8487 Zell  
PC-84-51386-8  
[praesident@igtoesstallinie.ch](mailto:praesident@igtoesstallinie.ch)

Die ZUGnummer 48 erscheint vielleicht im September 2020. LeserInnen-Beiträge senden Sie bitte bis am 20. Juli an Hannes Gehring, [medienredaktion@ig-toesstallinie.ch](mailto:medienredaktion@ig-toesstallinie.ch)

### Druck

Druckerei Sieber AG  
8340 Hinwil  
Auflage:  
400 Exemplare

### DTP: Opensource-Programme ab ZUGnummer 35

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

# 49



**Mitglieder-  
versammlung  
Dienstag  
22. Juni 2021  
19 Uhr**

**Restaurant Schwert  
Bahnhofstrasse 12  
8636 Wald**

Wir laden alle Interessierten herzlich ein. Zum offiziellen Teil und zum gemeinsamen Nachtessen, offeriert von der IG Tösstallinie.

Den Mitgliedern schicken wir eine persönliche Einladung mit Traktandenliste.

## Schaffhausen – Kreuzlingen geht an die MThB über

1996 wurde die Strecke Schaffhausen–Romanshorn nach der Ausschreibung von der Mittelthurgaubahn (MThB) übernommen, die mit den SBB einen zehnjährigen Pachtvertrag abschloss. Die MThB war während der Vertragszeit nicht nur für den Fahrbetrieb zuständig, sondern auch für den Unterhalt der Strecke.

### Neu Haltestellen als Erfolgs-Modell

Nach der Übernahme der Strecke begann die MThB mit der Umsetzung ihres Konzepts, das den Fahrgästen mehr und attraktivere Leistungen anbieten sollte. Das MThB-Konzept beinhaltete folgende Eckpfeiler:

- \* Schlanke Anschlüsse an das Schnellzugnetz führen zur kürzerer Reisedauer und mehr Verbindungen
- \* Der Halt an den nachfrageorientierten Punkten verlangte den Bau neuer Haltestellen
- \* Halt auf Verlangen führt zur Fahrzeiteinsparung, um die Bedienung der zusätzlichen Haltestellen zu kompensieren
- \* Touristische Extrazüge wie der Orient-Express und der Ausbau des Güterverkehrs über den Grenzübergang Konstanz sollten zusätzliche Einnahmen bringen
- \* Dank Investitionen in neue ferngesteuerte Stellwerke und neues Rollmaterial wird der Betrieb rationalisiert

Die MThB modernisierte die gepachtete Strecke grundlegend, indem sie Stellwerke ersetzte, alle Barrieren automatisierte, Zugfunk und Lautsprecheranlagen einrichtete, die Perrone erhöhte und neue Billettautomaten und neues Rollmaterial anschaffte. Die neuen Gelenktriebwagen des Thurgauer Unternehmens Stadler Rails sind in Beschaffung, Betrieb und Unterhalt wesentlich günstiger als bisherige Fahrzeuge. Ab Fahrplanwechsel 1998 setzte die MThB ihr Angebotskonzept grösstenteils um, nahm mit **Kurzrickenbach Seepark, Triboltingen und Münsterlingen-Spital** neue Haltestellen in Betrieb und erhöhte das Angebot im Personenverkehr um 67 %. Die 1946 von den SBB in Betrieb genommene **Haltestelle Bottighofen** wurde 1998 näher ans Dorf verschoben.[6] Auf den meisten Streckenabschnitten wurde der Halbstundentakt eingeführt.

### Kreuzungsgleis Altnau musste wieder eingebaut werden

Bei Einführung des neuen Angebotskonzepts gelang es der MThB zunächst nicht, den Fahrplan einzuhalten. Verspätungen und Anschlussbrüche waren die Folge. Gründe waren die verspätete Auslieferung der neuen Gelenktriebwagen, Langsamfahrstellen wegen den noch nicht abgeschlossenen Bauarbeiten und das **fehlende Kreuzungsgleis in Altnau**, wo wegen des neu eingeführten

Halbstundentakts eine Taktkreuzung notwendig ist. Das von den SBB 1993 abgebaute Kreuzungsgleis wurde am 25. September 1998 von der MThB wieder in Betrieb genommen. Die Kreuzungsstelle wird im Linksverkehr betrieben und ist technisch so ausgerüstet und abgesichert, dass eine zeitgleiche Einfahrt aus beiden Richtungen erlaubt ist.

Auch im 21. Jahrhundert setzte die MThB ihre Strategie zur besseren Erschliessung der Siedlungen um. 2002 wurden die Haltepunkte **St. Katharinental und Landschlacht** dem Verkehr übergeben

### Konkurs der MThB

Umfangreiche Rationalisierungsinvestitionen in Anlagen und Fahrzeuge halfen der Mittelthurgaubahn, Kosten einzusparen, welche für die Verbesserung des Angebots verwendet wurden. Mit der Verdichtung des Fahrplans, neuem Rollmaterial und zusätzlichen Haltestellen gelang es der MThB, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern. Das insgesamt erfolgreiche Konzept hatte auch Einfluss auf andere Bahnunternehmungen in der Schweiz.

Die Modernisierung der Seelinie kostete die MThB 70–80 Millionen Franken. Die Schulden von 153 Millionen Franken führten die MThB in Liquiditätsprobleme und Ende 2002 leider in den Konkurs. Für den Zusammenbruch der Mittelthurgaubahn waren aber auch andere Gründe wie fehlende Abgrenzung in der Buchhaltung, Führungsfehler und unklare Regelungen mit dem Bundesamt für Verkehr über die Abgeltung mitverantwortlich.

### „Turbo“ übernahm Vollprogramm der MThB

Als die Mittelthurgaubahn wegen finanzieller Probleme Ende 2002 in Liquidation ging, wurde der Personenverkehr auf der Seelinie von der SBB-Tochtergesellschaft Turbo, welche ursprünglich als Allianz zwischen SBB und Mittelthurgaubahn gedacht war, übernommen. Turbo übernahm auch einen grossen Teil des Rollmaterials von der MThB.

Wichtige Erkenntnisse des Seelinien-Versuchs wendeten SBB und Turbo nun beim eigenen Regionalverkehr an. Im Dezember 2007 wurden die Haltestellen **Arbon-Seemoosriet und Steinach** eingeweiht.

### Massives Ausbauprogramm der SBB

2017/2018 bauten die SBB für 21 Millionen Franken ein 1,4 Kilometer langes Kreuzungsgleis zwischen St. Katharinental und Schlatt. Durch die Verlegung des Kreuzungspunktes vom Bahnhof Diessenhofen zur Doppelspurinsel bei St. Katharinental kann der Fahrplan der Seelinie zwischen Rorschach und Schaffhausen so geändert werden, dass der Anschluss nach Zürich in Schaffhausen besser passt und sich die Reisezeit von Diessenhofen nach Zürich um rund 15 Minuten verkürzt.