

# Ab 2018 mehr Züge – vorher wird gebaut

**WALD.** Endlich den integralen Halbstundentakt, Kosten von 53 statt 90 Millionen Franken und während der Bauzeit die fünfmonatige Stilllegung des Bahnhofs Tann-Dürnten: Das bringt ab 2018 das erweiterte ÖV-Angebot im Tösstal.

ANNA E. GUHL

Die 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn – ein schwerfälliger Begriff. Dass sich dahinter die Erweiterung des Angebots des öffentlichen Verkehrs verbirgt, hat sich indessen herumgesprochen. Worin diese Verbesserungen im Tösstal bestehen, darüber liessen sich gegen 40 Interessierte am Dienstagabend aus erster Hand informieren. Sie quetschten sich dafür ins winzige Sälü des Gasthofs Ochsen in Wald. Gekommen waren Gemeinderäte aus manchen Tösstalgemeinden und auch Matthias Gfeller, der für technischen Betriebe zuständige Stadtrat von Winterthur.

Hansruedi Zahnd, bei den SBB für Projektbindung und Auftragssteuerung zuständig, sowie Susan Martin, die Gesamtprojektleiterin Infrastruktur der SBB Region Ost, erläuterten die Details. Sie betonten, dass die SBB die Bestellungen des Zürcher Verkehrsverbunds ausführen. Dem Ausbau zugrunde liegen Prognosen zur Nachfrageentwicklung. Diese soll zwischen 2007 und 2016 im ganzen Kanton um 38 Prozent auf 500000 Fahrgäste pro Tag ansteigen.

## S11 statt S12

Auf der Tösstallinie sind die am besten frequentierten Bahnhöfe Winterthur-Seen (etwa 3000 Fahrgäste pro Tag), Wald (1800 Fahrgäste), Kollbrunn (1500 Fahrgäste) und Turbenthal (1250 Fahrgäste). Heute verkehrt die S12 einmal pro Stunde bis Seen, die S26 einmal pro Stunde bis Bauma und einmal bis Rüti. Ab Dezember 2018 verkehrt



Ab 2018 verkehrt die S11 einmal pro Stunde bis Wil. Aber sie hält nicht in Rikon und in Rämismühle-Zell. Archivbild: Heidi Dietiker

die in S11 unbenannte S12 einmal pro Stunde bis Wil und die S26 zweimal pro Stunde bis Rüti. Sennhof-Kyburg, Saland und Tann-Dürnten müssen dafür zu Kreuzungsbahnhöfen ausgebaut werden. Trotzdem werden auch 2018 noch Kreuzungsstellen fehlen. Deshalb kann die S11 weder in Rikon noch in Rämismühle-Zell anhalten. Auch viele Perronanlagen müssen ausgebaut werden, damit sie dannzumal auch

die Anforderungen des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes erfüllen.

Konkret sind an folgenden Bahnhöfen Bauten geplant:

- Winterthur-Seen: Verlängerung der Aussenperrons um 150 auf 320 Meter, Anheben der Perronhöhe auf 55 Zentimeter über die Schienenoberkante, Verlegung eines Fusswegs sowie auf den Gleisen 1 und 2 die Einfahrten besetzen.
- Sennhof-Kyburg: Neue Kreuzungssta-

tion von 170 Metern Länge und 55 Zentimetern Höhe, Anpassung des Hausperrons auf dieselben Masse, Erstellen einer Personenunterführung.

■ Steg: Ausbau der Perronanlage auf 170 Meter Länge und 55 Zentimeter Höhe.

■ Gibswil: Verschiebung der Perronanlage in Richtung Fischenthal und Ausbau auf 170 Meter Länge und 55 Zentimeter Höhe.

■ Tann-Dürnten: Neue Kreuzungsstation, die das gleichzeitige Einfahren zweier Züge erlaubt, neue Aussenperrons, Neubau SBB-Brücke, Ersatz der bestehenden Personenunterführung durch Rampe und Treppe.

Die Kosten werden zurzeit auf zirka 53 Millionen Franken geschätzt, also auf deutlich weniger als die ursprünglich befürchteten 90 Millionen. Wegen der SBB-Brücke sind die Bauarbeiten am Bahnhof Tann-Dürnten besonders umfangreich. Sie machen die totale Stilllegung der Anlage für fünf Monate nötig. Die Fahrgäste werden dann mit Bussen befördert.

## Ambitiöser Zeitplan

Der Zeitplan ist ambitiös: Gerade haben die SBB das Vorprojekt abgeschlossen. Bis Mitte nächsten Jahres soll das Auflageprojekt vorliegen, damit bis etwa Ostern 2016 die Genehmigung der Pläne abgeschlossen werden kann. Dann wird gebaut. Auf den Fahrplanwechsel 2018 hin soll das erweiterte Angebot zur Verfügung stehen. Es bringt auch bessere Verbindungen nach Zürich. Wer in die S11 steigt, braucht für die Reise an die Limmat in Winterthur nicht mehr umzusteigen.

Sind alle Grundstücke gesichert?, lautete eine Frage aus dem Publikum. Nein, der Landerwerb werde jetzt aufgegleist, erwiderte Martin und ergänzte, es sei zwar nicht das Ziel, aber letzten Endes rechtlich möglich, Zwangsmassnahmen anzuwenden.

Ebenfalls noch nicht gelöst ist die Frage nach den Standorten von Park-and-ride-Anlagen.