

Rafaels Technikecke

Nein zu No Billag am 3. März!

## Vom Kleinbahnhof zum Nadelöhr: Zürich Stadelhofen

In der Schweiz gilt es wohl keinen anderen Bahnhof mit lediglich drei Gleisen, welcher eine annähernd so hohe Zugdichte und ein so hohes Passagieraufkommen meistern muss, wie der Bahnhof Zürich Stadelhofen.



Das Café Mandarin soll durch den obigen Neubau von Santiago Calatrava mit 1000 Velo-parkplätzen ersetzt werden

### Mein schlimmster Albtraum

Hannes Gehring *Ehrlich gesagt, es wäre für mich ein Riesenverlust, wenn durch die Annahme der No Billag-Initiative das Schweizerradio und Fernsehen den Betrieb einstellen müsste. Mein Wecker holt mich aus dem Schlaf mit SRF4, dem Informationssender, der den ganzen Tag die aktuellen Nachrichten sendet. Aber auch alle regelmässigen Sendungen wie Echo der Zeit, International, Tagesgespräch, Trend, Die Woche in Tessin und Romandie, Wissenschaftsmagazin, Regional Diagonal, Zeitblende, Tageschronik, Börse New York, Die Freitagsrunde, Samstagsrundschau. - SRF hilft mir, mich im Dschungel der vielen Informationen zurecht zu finden, gibt mir Halt in einer immer komplizierter werdenden Welt. SRF ist für mich ein Stück Heimat, ich habe ein grosses Vertrauen in die Arbeit der Redaktorinnen und Redaktoren.*

*MusikerInnen verschiedenster Sparten singen und klatschen in Videos clap4culture.ch gegen «No Billag». Büne Huber, Melanie Oesch, Baschi, Stress, Sina, Kunz, Stefanie Heinzmann, Dodo, Trauffer, Adrian Stern, Lea Lu, Lisa Stoll und viele andere beteiligen sich am Projekt Clap4Culture gegen die No-Billag-Initiative: Unser gemeinsames Engagement gegen NoBillag kommt aus dem festen Glauben, dass unsere vielseitige, mehrsprachige und solidarische Schweiz einen starken medialen Service Public braucht, der in den Städten am alternativen Puls sein kann und die wichtigsten Informationen zu Politik und Kultur bis in die hintersten Täler trägt – in allen Sprachen und auch als Hörfilmfassung oder in Gebärdensprache.*

*Maria Rørbye Rønn ist die Chefin des dänischen Fernsehens, das von vielen als bester Sender der Welt bewertet wird. Sie sagte im Tagesanzeigermagazin vom*

27.1.2018, *Service Publik schaffe ein Wir-Gefühl, es brauche eine Balance von Ich-Gefühl und Wir-Gefühl, damit eine Gesellschaft funktionieren könne. Service-Public-Medien trügen zum Wir-Gefühl in einem Land bei und stärkten dadurch den Zusammenhalt.*

*Die Zeitschrift „Wir Eltern“ schreibt: „Die breite Palette an Sendegeschäften für Familien wird überwiegend aus den jährlichen Billag-Gebühren gespeist. Es bleibt die Frage, wer in der Medienlandschaft das grosse Lern- und Unterhaltungsfeld für Eltern und Kinder übernimmt, wenn die Billag-Gebühren abgeschafft würden. Private Schweizer Fernseh- und Radioanbieter zeigen wenig Interesse, denn abgesehen von vereinzelt Kinder-sendungen bei wenigen Regionalradios gähnt die grosse Leere. Nach der Zerschlagung von SRF würde diese Lücke kaum gefüllt, weil Kinder und Familien mitnichten die lukrativste Zielgruppe sind.*

*Die Wochenzeitung WOZ schreibt, dass auch 21 regionale Radio- und 13 Fernsehsender aus den SRG-Gebühren finanziert würden. Von Radio RaBe in Bern bis Kanal K im Aargau, vom Ostschweizer Fernsehen TVO bis Tele Bilingue. Ohne Gebühren würde kaum einer von ihnen überleben.*

*Rafael Haas* Seit der Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn im Jahre 1990, in deren Netz der Bahnhof Stadelhofen eine zentrale Rolle spielt, wurden die Zugzahlen mit jeder Teiler-gängung wiederum erhöht und in den Hauptverkehrszeiten die letzten Lücken, welche sich im Grundtakt der S-Bahn Linien noch finden liessen, mit Entlastungszügen aufgefüllt. Heute wird der Bahnhof an seiner Leistungsgrenze oder gar schon über dieser betrieben, so dass ein Ausbau in den kommenden Jahren dringend erforderlich ist.

Die bewegte Geschichte des Bahnhofs Zürich Stadelhofen beginnt Mitte des 19. Jahrhunderts. Im Jahre 1847 hatte die erste Schweizer Eisenbahnlinie zwischen Zürich und Baden ihren Betrieb aufgenommen, wodurch in der Schweiz das Eisenbahnzeitalter eingeläutet wurde. Auch in der Region Zürich brach in den Folgejahren das Eisenbahnfieber aus und es begann fast ein Wettrennen zwi-

stellte sich dabei insbesondere die Einbin-dung der Linie von Tiefenbrunnen her kom-mend in den Zürcher Hauptbahnhof als pro-blematisch dar. Der erste Vorschlag aus dem Jahre 1871 sah vor, die Linie mit einer Brücke parallel zur heutigen Quaibrücke vom Belle-vue zur Tonhalle (beim heutigen Bürkliplatz) zu führen und anschliessend gemeinsam mit der Linie vom linken Zürichseeufer via Wiedi-ikon zum Hauptbahnhof zu führen. Der dama-lige Stadttingenieur Arnold Bürkli, nach wel-chem heute der Bürkliplatz benannt ist, war jedoch gegen diesen Vorschlag. Das Projekt wurde anschliessend angepasst, so dass die Linienführung neu durch einen Tunnel unter der Altstadt rechts der Limmat hindurch (das heutige Ober- und Niederdorf), über eine Brücke beim Central zum heutigen Platzspitz und anschliessend mit einem weiten Bogen in den Hauptbahnhof führen sollte.

Die sogenannte Eisenbahnkrise, welche im

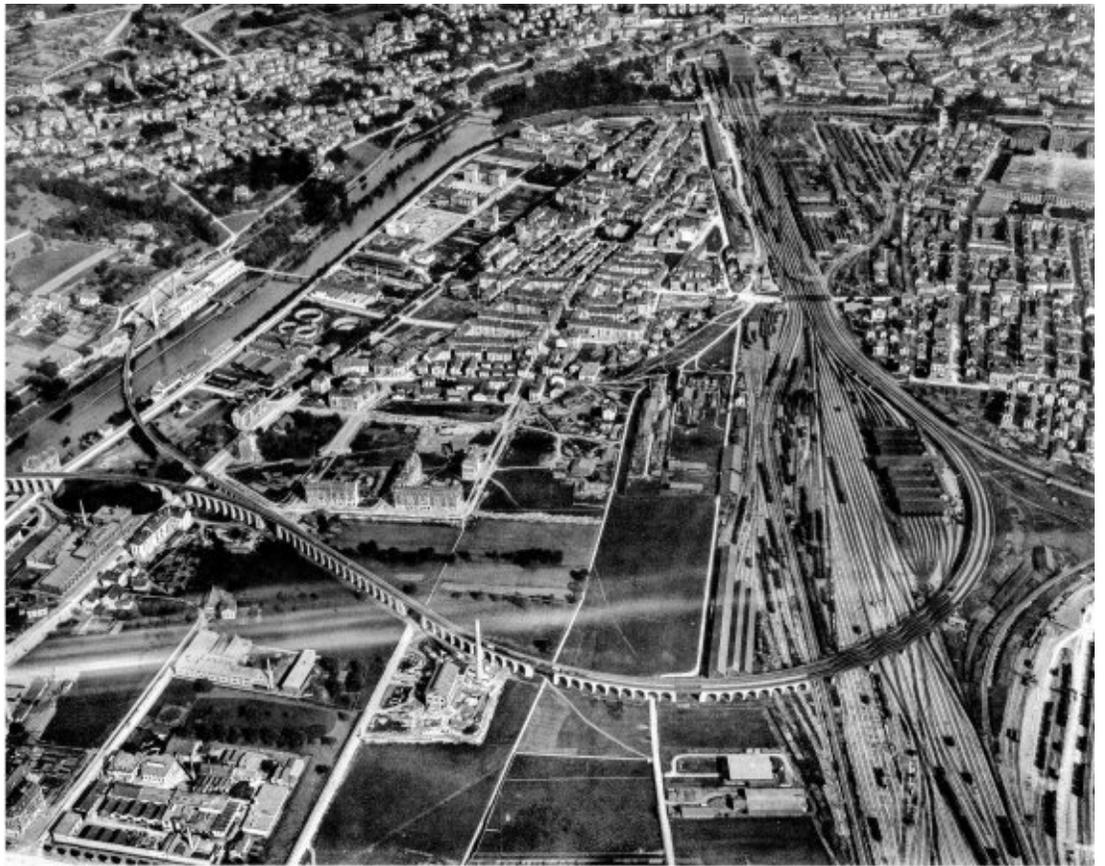


Abbildung 1: Aussersihler Viadukte und Lettenviadukt im Jahre 1894 [1]

schen den damals noch privaten Eisenbahn-gesellschaften. Weitere Bahnlinien sollten gebaut werden, um Bern, Basel, die Gott-hardbahn, Schaffhausen, Winterthur, das Zürcher Oberland und nicht zuletzt das linke und das rechte Zürichseeufer mit dem Zür-cher Hauptbahnhof zu verbinden. Dabei spielte beim Ausbau des Schienennetzes in der Region Zürich die Schweizerische Nord-ostbahn (NOB) eine wichtige Rolle. Sie hatte die Federführung bei der Projektierung der rechtsufrigen Zürichseelinie.

Aufgrund der geografischen Gegebenheiten

Jahre 1873 der Eisenbahneuphorie einen jä-hen Dämpfer verpasste, verzögerte jedoch die Umsetzung des Projektes, obwohl die NOB bereits mit dem Bau des damals als „Zü-richtbergtunnel“ benannten Tunnels begon-nen hatte. Diese Krise verschonte auch die NOB nicht. Sie konnte nur durch einen vom Bundesrat verfügten Baustopp aller im Bau befindlichen Bahnanlagen von der Pleite be-wahrt werden. An einen Weiterbau der rechtsufrigen Zürichseebahn war allerdings bis 1885 nicht zu denken.

Während dieser Zeit manifestierte sich insbe-

sondere bei der Bahnlinie von Zürich via Wallisellen nach Winterthur ein weiteres Pro-

le abgetragenen Damms durch das Industriequartier zur Limmatbrücke zu erkennen. Auch



Abbildung 2: Der Bahnhof Stadelhofen mit dem Portal des Lettentunnels [2]

blem. Die Linienführung vom Hauptbahnhof nach Wipkingen führte damals über einen aufgeschütteten Damm durch das Industriequartier zur Limmatbrücke. Diese Linie war so steil, dass den immer schwerer werdenden Zügen in Richtung Ostschweiz jeweils bis nach Zürich Oerlikon eine zweite Lokomotive vorgespannt werden musste. So entschied

gut zu sehen sind im Vordergrund die neu errichteten Aussersihler Viadukte, welche das Gleisfeld in einem weiten Bogen überspannen und so die maximale Steigung verringert werden konnte.

Dieses Bauwerk eröffnete auch für die Einbindung der rechtsufrigen Zürichseelinie, deren



Abbildung 3: Das Aufnahmegebäude des Bahnhofs Stadelhofen vor dem Umbau [3]

man sich Ende der 1880-er Jahre zum Bau der Aussersihler Viadukte, welche die Strecke nach Winterthur zwar um 800 Meter verlängerte, die Steigung damit allerdings um 4 Promille verringerte [2]. Auf der Abbildung 1 ist noch deutlich die Lage des alten, mittlerwei-

Bau im Jahre 1887 wieder aufgenommen wurde, neue Perspektiven. Der finale Entscheid fiel zu Gunsten einer Linienführung von Tiefenbrunnen her kommend durch den Riesbachtunnel zum Bahnhof Stadelhofen,

## Inhalt

Vom Kleinbahnhof zum Nadelöhr: Zürich Stadelhofen	1
Nein zu No Billag am 3. März!	1
Intern	5
Verzögerung beim Halbstundentakt Bauma – Rüti	7
Fahrzeugtreffen 14. und 15. Oktober in Bauma	9
Führung durch den Untergrund der Restaurants im HB Zürich	12
Impressum	15
Hinweis Mitgliederversammlung 10.4.2018	16
Anmeldeformular IG Tösstallinie	16



Fortsetzung -->

anschliessend durch den Lettentunnel, welcher den bereits begonnenen „Zürichberg-tunnel“ obsolet machte, und über den Lettenviadukt zu den Aussersihler Viadukten. Von dort aus erfolgte die Einbindung der Linie in den Hauptbahnhof parallel zur Winter-

Die rechte Zürichseelinie wird beim Bahnhof Stadelhofen in die neue Strecke integriert, deren alte Linienführung über Zürich Letten und die Aussersihler Viadukte stillgelegt. Die damaligen Planer der neuen Linie machten allerdings einen aus heutiger Sicht verhängnis-



Der von Santiago Calatrava gebaute Bahnhof Stadelhofen heute, mit seinen 3 Gleisen

thurer Linie. Auf der Abbildung 2 ist der Bahnhof Stadelhofen mit dem Portal des Lettentunnels zu sehen, welches gerade ein Zug in Richtung Rapperswil verlässt. Nur noch als Weinkeller dient der bereits um rund 80 Meter ausgebrochene „Zürichberg-tunnel“ am linken Bildrand.

Ab diesem Zeitpunkt erfüllte der Bahnhof Stadelhofen für gut 100 Jahre die Funktion als Vorstadtbahnhof für die rechte Zürichseelinie (Bild 3). Obwohl der Verkehr auf dieser Linie stetig zunahm und auf der rechten Zürichseelinie mit den sogenannten Mirage-Zügen die ersten S-Bahn Triebzüge auf dem Schweizer Schienennetz verkehrten, fristete der Bahnhof Stadelhofen doch eher ein Mauerblümchendasein neben den anderen Zürcher Vorstadtbahnhöfen an den Hauptlinien.

Für das Schicksal des Bahnhofs Stadelhofen wendete sich das Blatt dann allerdings am 29. November 1981, als das Zürcher Stimmvolk den Bau einer S-Bahn im Kanton Zürich gut hiess. Kernstück dieser Vorlage war eine Neubaustrecke von Zürich Altstetten zum neuen Tiefbahnhof Museumstrasse im Zürcher Hauptbahnhof und anschliessend weiter über Stadelhofen nach Dietlikon und Dübendorf, wo die Strecke mit den Stammstrecken nach Winterthur und Uster verknüpft wurde.

vollen Planungsfehler. Während der neue Tiefbahnhof Museumstrasse 4 Gleise erhielt, begnügte man sich beim Bahnhof Stadelhofen, wohl aus Platz- und Kostengründen mit 3 Gleisen, obwohl der Bahnhof Stadelhofen von ebenso vielen Zügen befahren wurde, wie der Tiefbahnhof Museumstrasse.

Doch warum ist es überhaupt notwendig, in einem solchen Bahnhof 4 Gleise zur Verfügung zu haben? Dazu müssen wir uns die folgende Überlegung machen: Auf einer doppelspurigen Eisenbahnlinie, die technisch für S-Bahn-Verkehr ausgerüstet ist, gilt auf offener Strecke die Faustregel, dass sie alle 2 Minuten von einem Zug befahren werden kann. Gibt es an dieser Strecke nun einen Bahnhof, wo die Züge für ca. 1 Minute halten, vergehen von der Ankunft eines ersten Zuges bis zur Ankunft eines nachfolgenden Zuges 3 Minuten, da zwischen der Abfahrt des ersten Zuges und der Ankunft des zweiten Zuges ja nach wie vor 2 Minuten Trennzeit vorhanden sein müssen. Wird also auf ein zweites Gleis je Richtung am Bahnhof verzichtet, wird streckenseitig 1 Minute Zugfolgezeit und damit Kapazität verschenkt. So macht es Sinn, bei S-Bahnhöfen, welche sehr kurze Zugfolgezeiten gewährleisten müssen, in beide Richtungen ein sogenanntes Splittinggleis zu erstellen.

len. So kann ein nachfolgender Zug bereits in den Bahnhof einfahren, während der vorausfahrende Zug noch am Perron hält oder gerade am Abfahren ist. Dies wird so auch im Tiefbahnhof Museumstrasse in Zürcher HB täglich praktiziert.

Am Bahnhof Stadelhofen ist dieses Betriebskonzept mit nur drei Gleisen nicht vollständig

Gleis 1 abkreuzen müssen. Verlässt also ein Zug den Bahnhof in Richtung Tiefenbrunnen, so kann kein Zug aus Stettbach in den Bahnhof einfahren. Ferner ist es nicht möglich, von Gleis 3 in Richtung Tiefenbrunnen auszufahren (fehlende Weichenverbindung). Die heutige Situation im Bahnhof Stadelhofen ist in der folgenden Abbildung 4 ersichtlich.

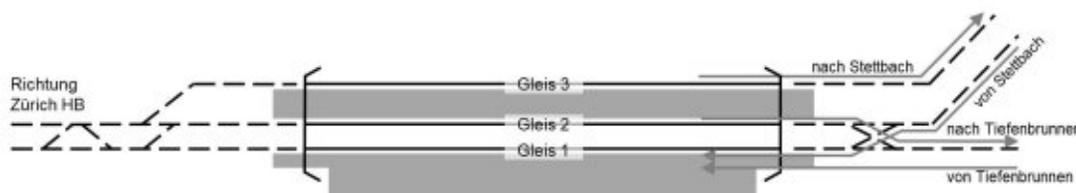


Abbildung 4: Heutige 3-gleisige Anlage im Bahnhof Stadelhofen

umsetzbar. Der Bahnhof wird so betrieben, dass Gleis 1 in der Regel von sämtlichen Zügen in Richtung Zürich HB befahren wird. Das Gleis 2 wird von den Zügen in Richtung Meilen – Rapperswil befahren und das Gleis 3 von allen Zügen in Richtung Stettbach – Winterthur / Uster. Die Züge werden also stadtauswärts gesplittet, stadteinwärts verkehren die Züge allesamt über das Gleis 1. In den Hauptverkehrszeiten, wann zusätzlich zu den Zügen des S-Bahn Grundtaktes noch Entlastungszüge verkehren, ist es allerdings notwendig,

Als die Zürcher S-Bahn im Mai 1990 ihren Betrieb aufnahm, wurde der Bahnhof Stadelhofen von 5 S-Bahn Linien im Halbstundentakt befahren (S5, S6, S7, S9 und S12). Dies ergibt eine Zugzahl von 10 Zügen pro Stunde und Richtung, was im Mittel einer Zugfahrt alle 3 Minuten entspricht. Für diesen Zugverkehr reichte die 1990 gebaute Anlage in Stadelhofen vollkommen aus. Die Verkehrsplaner von damals ahnten jedoch nicht, dass die Zürcher S-Bahn eine derartige Erfolgsgeschichte wird und es damit notwendig wurde,



Visualisierung des Bahnhofs Stadelhofen mit dem neuen Gebäude von Santiago Calatrava

auch das Gleis 2 zeitweise für stadteinwärts fahrende Züge zu verwenden. Das Gleis 2 dient dann als Splittinggleis in beide Richtungen. Ein weiterer grosser Nachteil der Gleisanlage im Bahnhof Stadelhofen besteht darin, dass Züge, welche den Bahnhof von Gleis 2 in Richtung Tiefenbrunnen verlassen, das Gleis für einfallende Züge von Stettbach auf

die Zürcher S-Bahn mit mehreren neuen S-Bahn Linien zu ergänzen. So wurde unter anderem die S6, welche 1990 noch nach Effretikon und stündlich weiter Wetzikon fuhr, nach Tiefenbrunnen umgelegt und später nach Ue-

## Intern

### Der Vorstand der IG Tösstallinie

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

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

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

Revision:  
Martin Greber  
Greber Consulting  
8005 Zürich

Robert Ineichen  
Treuhand & Consulting  
8400 Winterthur

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

Beisitzer  
Hansruedi Büchi  
Seelmatten  
8488 Turbenthal

Fortsetzung -->

tikon verlängert. Um die entstandene Lücke in Richtung Effretikon zu füllen, wurde die S3 eingeführt. Später kamen noch die S16 und

können schon geringe Verspätungen eine verhängnisvolle Kettenreaktion auslösen, wobei die Verspätungen jeweils auf Züge, die



Auf der Ebene der Ladenpassage soll das 4. Gleis platziert werden

die S15 hinzu, um am rechten Zürichseeufer bis Herrliberg-Feldmeilen bzw. im Zürcher Oberland den 15-Minuten-Takt anzubieten. Somit sind es heute 8 halbstündliche S-Bahn Linien, welche den Bahnhof Stadelhofen befahren. Dies ergibt eine Zugzahl von 16 Zügen pro Stunde und Richtung, was im Schnitt einer Zugfahrt alle 1.9 Minuten entspricht. Ergänzend zu diesen Zügen kommen noch die Zusatzzüge in der Hauptverkehrszeit (unter anderem die S11 und die S23) hinzu. So wird der Bahnhof Stadelhofen aktuell zwischen 7 und 8 Uhr morgens von insgesamt 36 Zügen befahren.

Führt man sich diese Zugzahlen vor Augen, so erstaunt es, dass der Betrieb im Bahnhof Stadelhofen jeden Tag fast reibungslos funktioniert. Es ist allerdings speziell in den Hauptverkehrszeiten ein sehr labiles Gleichgewicht, denn insbesondere aufgrund des zuvor erwähnten Abkreuzungskonflikts zwischen Zügen von Stettbach und nach Tiefenbrunnen

in die Gegenrichtung verkehren, übertragen werden. Damit ist es mit der bestehenden Anlage schlicht unmöglich, das Angebot auf der S-Bahn Stammstrecke weiter zu ergänzen.

Nun ist es allerdings so, dass die Nachfrageprognosen von 2030 vorhersagen, dass die Nachfrage im öV noch einmal um ein Vielfaches gegenüber der heutigen Niveau steigen wird, sodass weitere Ausbauschritte bei der Zürcher S-Bahn nötig werden. In Stadelhofen ist dies nur möglich, wenn ein viertes Gleis erstellt wird und der Abkreuzungskonflikt nach Tiefenbrunnen beseitigt wird. Da der Bahnhof Stadelhofen bereits heute in den Hang hinein gebaut ist, ist es bautechnisch kaum sinnvoll, das Gleis auf der Ebene der bestehenden 3 Gleise zu erstellen. Viel eher man sich für eine Lösung entscheiden, wo das 4. Gleis unterirdisch, auf der Ebene der Ladenpassage (oder noch tiefer) bergseitig erstellt wird. Eine mögliche Gleisanlage mit 4 Gleisen ist in der folgenden Abbildung 5 zu sehen:

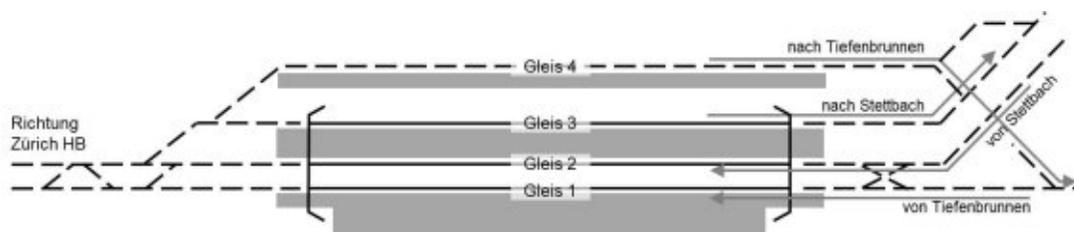


Abbildung 5: Mögliche 4-gleisige Anlage im Bahnhof Stadelhofen

Durch die Tieferlegung des neuen Gleises 4 ist es möglich, die Gleise in Richtung Stettbach zu unterqueren und somit den Abkreuzungskonflikt zu beseitigen. Somit würden alle Züge von Tiefenbrunnen und Stettbach über die Gleise 1 und 2 verkehren, die Züge in Richtung Stettbach über Gleis 3 und die Züge in Richtung Tiefenbrunnen über Gleis 4. Entscheiden sich die Planer dazu, noch einen Verbindungstunnel vom Gleis 4 in Richtung Stettbach zu erstellen, können beide Gleise 3 und 4 für beide Richtungen (Tiefenbrunnen und Stettbach) verwendet werden. Da die Erstellung von unterirdischen Verzweigungsbauwerken in bestehenden Tunnels mitunter die teuersten Bauten sind, liegt es auf der Hand, dass der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen eine sehr teure Angelegenheit wird.

Das Schweizer Parlament wird schon bald darüber beraten müssen, welche Bahninfrastrukturprojekte in den STEP Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden. Ein solches

Projekt ist auch der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Die Chancen, dass das Projekt finanziert wird, stehen derzeit gut, eine absolute Sicherheit besteht allerdings erst nach dem Parlamentsentscheid. Werden also in naher Zukunft die Weichen richtig gestellt, so wird der Bahnhof Stadelhofen, nachdem er zu seinem 100. Geburtstag ein drittes Gleis bekommen hat, zu seinem 150. Geburtstag ein viertes Gleis bekommen.

#### Quellen:

- [1] Wägli, Hans G. (1998): Schienennetz Schweiz, AS Verlag & Buchkonzept AG, Zürich, 2. Auflage
- [2] Huber, Werner (2015): Hauptbahnhof Zürich, Verlag Scheidegger & Spiess AG, Zürich, 1. Auflage
- [3] Fechtig, Robert; Glättli Max (1990): Projektierung und Bau der S-Bahn Zürich, Stäubli Verlag, Zürich 1. Auflage

*Halbstundentakt Bauma – Rüti kommt leider erst 2019*

## Verzögerung beim Halbstundentakt Bauma–Rüti

### Fischenthal fordert Busersatz: Vorbildliche Zusammenarbeit zwischen Interessengemeinschaft Tösstallinie und Gemeinde

*Ralf Wiedenmann* Als Mitte August 2017 die so genannte Rekursvorlage zum ZVV-Fahrplan ab Dezember 2018 verschickt wurde, waren wir schockiert. Dort hiess es: «Auf Grund von Verzögerungen beim Ausbau des Bahnhofs Tann-Dürnten kann der Halbstundentakt zwischen Bauma und Rüti ZH voraussichtlich erst ab Dezember 2019 eingeführt werden.» Im ganzen Fahrplanverfahren war davon nie die Rede. Wir konnten – eigentlich bereits nach Redaktionsschluss – noch kurz in der Zugnummer von September 2017 (<http://ig-toesstallinie.ch/assets/zugnummer42.pdf>) darüber berichten. Ende August kam dann die entsprechende Medienmitteilung des ZVVs:

«Einführung des Halbstundentakts im oberen Tösstal verzögert sich»:



S26 von Rüti in Fischenthal

<https://www.zvv.ch/zvv/de/allgemeine-seiten/medienmitteilungen/2017/Tann-Duernten.html>.

*Fortsetzung -->*

Wir setzen uns sogleich mit den lokalen Medien, dem Tössthaler, dem Zürcher Oberländer und den Gemeinden Fischenthal, Wald und Dürnten in Verbindung. Wir haben der Gemeinde Fischenthal vorgeschlagen, Rekurs einzulegen und in den Hauptverkehrszeiten einmal pro Stunde einen Bus zu fordern, der in etwa in der Fahrplanlage der halbstündigen S26 liegen würde. Sowohl der Tössthaler (2.9.2017: «Halbstundentakt Bauma – Rüti wird verschoben»: <http://toesstha->

den Kosten führen.

2. Da sich der vorgeschlagene stündliche Ersatzbus wegen der längeren Fahrzeit zusammen mit der stündlichen S26 zu keinen exakten 30-Minuten-Takt ergänzen würde, führe das zu «Kundenfallen».
3. Im Einzugsbereich der drei Bahnhöfe Steg, Fischenthal und Gibswil hätte es so wenig Einwohner und Arbeitsstätten, dass kein Anrecht auf einen Halbstundentakt bestünde.



Erst 2019 kann ab Bauma via Rüti der Bahnhof Hardbrücke Zürich halbstündlich erreicht werden  
© Bild SBB

ler.ch/halbstundentakt-bauma-rueti-wird-verschoben/) als auch der Zürcher Oberländer (14.9.17: «Tösstallinie kritisiert SBB und ZVV: Pendler und Gemeinden wurden getäuscht»: <http://zueriost.ch/bezirk-pfaffikon/wald/pendler-und-gemeinden-wurden-getaechst/835630>) berichteten darüber. Der Vorschlag wurde von der Gemeinde Fischenthal aufgenommen, sie hat dazu am 14.9.2017 eine Medienmitteilung erstellt: «Medienbericht Halbstundentakt»: <https://www.fischenthal.ch/news.asp?nID=373> und den Rekurs beim Regierungsrat eingereicht.

Am 10.11.2017 teilt der Regierungsrat der Gemeinde Fischenthal mit, dass der ZVV im Rahmen der Vernehmlassung dem Regierungsrat empfiehlt, den Rekurs abzulehnen. Gleichzeitig teilt der Regierungsrat der Gemeinde mit, dass sie nun den Rekurs ohne Kostenfolge zurücknehmen könnte. Die Begründung des ZVV zur Ablehnung lautet unter anderem wie folgt:

1. Der Einsatz des vorgeschlagenen Ersatzbusses würde zu hohen wiederkehren-

Weder die Gemeinde Fischenthal noch die IG Tösstallinie halten diese Begründung für stichhaltig.

1. Nach dem ursprünglichen Fahrplankonzept mit ganztägigem Halbstundentakt zwischen Winterthur und Rüti wären Montag-Sonntag sechs Zuggarnituren auf der S26 notwendig gewesen. Aufgrund der Begrenzung des Halbstundentakts auf den Abschnitt Winterthur-Bauma werden nur 5 Züge benötigt. Die Kosteneinsparung für den ZVV durch den Wegfall eines Zuges von 5 Uhr bis 21 Uhr Montag bis Sonntag ist sicher wesentlich höher, als der Einsatz eines (oder zwei) zusätzlicher Busse nur während den Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag. Die Kostenfrage sollte beim Ersatzbus somit sicher keine Rolle spielen.
2. Das Argument der Kundenfalle finden wir an den Haaren herbeigezogen. Die grösste Kundenfalle ist der Stundentakt, der viele Fahrgäste davon abhält, überhaupt den ÖV zu nutzen. Die zweitgrösste Kundenfalle ist der Anschlussunterbruch in Rüti. Wenn die S15 aus Zürich Verspätung

hat, wird die S26 Richtung Bauma verpasst. Dann müssen die Fahrgäste mit Ziel zwischen Wald und Bauma derzeit eine volle Stunde warten. Dann müssen die Fahrgäste mit Ziel zwischen Wald und Bauma derzeit eine volle Stunde warten. Diese Kundenfälle würde mit Vorschlag VZO aufgefangen. Wenn die S26 zur Minute 11 verpasst wird, kann der Ersatzbus zur Minute 30 genutzt werden.

3. Die Angebotsverordnung hält fest, dass der Halbstundentakt auf der Strecke Bauma-Wald gleichzeitig mit der Fertigstellung des Ausbaus Zürich Flughafen – Winterthur erfolgen muss. Dieser Ausbau wird im Dezember 2018 fertiggestellt. Somit ist der ZVV verpflichtet, den Halbstundentakt auf der Strecke Bauma-Rüti im Dezember 2018 einzuführen. Von einer Abhängigkeit des Halbstundentakts von Ausbauten am Bahnhof Tann-Dürnten ist in Paragraph 14 der Angebotsverordnung keine Rede. Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (LS 740.1): [http://www.zh.ch/internet/de/rechtliche\\_grundlagen/gesetze/erlass.html?Open&Ordnr=740.1](http://www.zh.ch/internet/de/rechtliche_grundlagen/gesetze/erlass.html?Open&Ordnr=740.1)

Nach Rücksprache mit der IG Tösstallinie und unter Auflistung der drei Argumente hält die Gemeinde Fischenthal an ihrem Rekurs fest und bittet den Regierungsrat, den Ersatzbusvorschlag zu verfügen. Nachdem bis zum Start des Fahrplans im Dezember 2018 noch einige Zeit verstreicht, könnte ein positiver Entscheid des Regierungsrats auf den Rekurs der Gemeinde Fischenthal noch relevant sein. Normalerweise liegen zwischen der Rekursmöglichkeit und dem Start des neuen Fahrplans gerade einmal knapp drei Monate, und ein positiver Entscheid des Regierungsrats auf einen Rekurs würde in jedem Fall zu spät kommen.

Jetzt bleibt der IG Tösstallinie nur, der Gemeinde Fischenthal den Daumen zu drücken, damit der Rekurs beim Regierungsrat Erfolg hat. Gemäss dem jüngsten Bericht des Zürcher Oberländers vom 12.1.2018 «ZVV ist gegen den Halbstundentakt» hat der Regierungsrat noch nicht entschieden. Rechtsstaatlich äusserst fragwürdig ist übrigens, dass gegen einen Entscheid des Regierungsrats eine Beschwerde an das Verwaltungsgericht unzulässig ist.

*Wunderbare Tage für Nostalgiefans und Familien*

## Fahrzeugtreffen 14. und 15. Oktober in Bauma

Ich zähle mich nicht zu jenen Eisenbahnfreunden, die zu jeder alten Lok die Geschichte aufsagen können. Dennoch habe ich Freude an den historischen Lokomotiven und Waggons, vor allem, wenn malerische Landschaften einen schönen Hintergrund bilden.



*Fortsetzung -->*

Ralf Wiedenmann Also schwang ich mich am Sonntag bei herbstlichem Kaiserwetter auf mein Velo und versuchte vom Veloweg aus

Ich wurde dann gleich am Bahnhof Turbenthal fündig, wo die Dampflokomotive Habersack (Hafersack, Baureihe 5810) gerade ein



Schnauserbus der VZO

mit meinem Smartphone einige Schnappschüsse zu schiessen.

Wendemanöver durchführte. Woher hat diese Lokomotiven, von denen die Schweizer Lo-



Habersack mit herbstgefärbten Wald



Dampfloks Bauma; Hinwil

komotiv- und Maschinenfabrik zwischen 1911 und 1916 34 Exemplare an die SBB auslieferte, diesen Namen? Sie hab ihren Hafer (die

Arbeitstier. Die 5810 gehört den Verein Dampfbahn Bern, und wurde bis 1974 noch von der Mittelthurgau-Bahn eingesetzt. Nach



Historische Bahnhofhalle Bauma

Kohlen) als Tenderlokomotive selbst dabei, und war sehr leistungsstark, also ein richtiges

*Fortsetzung -->*

einer Revision, die von 1985 bis 2008 dauerte, ist sie nun wieder voll betriebsfähig. Mit dem Velo gelang es mir, einen Vorsprung aufzubauen, und dem gemischten Güter-/Personenzug in der Tössbrücke in Wila wieder abzulichten.

In Bauma angekommen, muss die restaurierte Bahnhofshalle des historischen Basler Bahnhofs als eigentliches Schmuckstück bezeichnet werden. Im Vordergrund ein historischer Schnauzenbus der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland. Aber auch Postauto kann mit einem Schnauzenbus aufwarten.

Bahnbetrieb war früher eine aufwändige Sache. Bevor die Fahrt losgehen kann, muss die

Die Hinwil, Baujahr 1903 war früher als Werkslok bei der Firma Sulzer im Einsatz, vorher im Jura, die Bauma hat Heimweh bekommen, denn sie war ursprünglich auf der Uerikon-Bauma- Bahn UeBB im Einsatz.

Auch bei der Rückfahrt gelang mir dann ein Schnapsschuss eines gemischten Personen-/Güterzugs mit der Kirche von Wila als Hintergrund, diesmal von einer E-Lok gezogen. Leider ist die Bildqualität nicht so gut, über die Baureihe kann ich keine Auskunft geben. Das war ein gelungener Ausflug bei herbstlichem Kaiserwetter.



Güterzug vor Kirche Wila

Kohle aufgeladen und das Wasser getankt werden. Bevor neue Kohle geladen werden kann, muss die Asche beseitigt werden. "Der Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO) beabsichtigt übrigens, einen historischen Kohlekran zu erwerben und wieder zum Laufen zu bringen." Der DVZO nennt die beiden Schwestern Bauma und Hinwil sein Eigen.

#### Quellen:

Wikipedia: SBB Eb 3/5

Wikipedia:  
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

*Wie kommen Bier, Würste und Gipfeli in den HB Zürich?*

## Führung durch den Untergrund der Restaurants im HB Zürich

**Am 6. November 2017 trafen wir uns in der Halle des Hauptbahnhofs Zürich für eine Führung durch die Serviceebene der Restaurants des HB, direkt unterhalb des Hallenbodens, normalerweise unzugänglich für PassantInnen.**

*Hannes Gehring* Um 16:30 Uhr treffen wir uns im HB beim Gruppentreffpunkt, 20 Mitglieder und FreundInnen der IG Tösstallinie, mit-

ten im emsigen Treiben der Bahnhofshalle. Ralf Baier, Leiter Einkauf der Candrian Catering, welche alle Restaurants im Bahnhof be-



Das Geheimnis unter dem hell erleuchteten Glasfenster im Boden der Bahnhofshalle

treibt, nimmt uns freundlich in Empfang. Er beschreibt die bevorstehende Führung im Überblick und zeigt uns als erstes ein Unikum mitten in der grossen Halle, unweit des blauen Engels mit den goldenen Flügeln von Niki

erleuchtetes Fenster. Darin ruht in der Mitte eine Kugel aus Gold, mit der geheimnisvollen Inschrift "Dieter Meier's Association des maitres de rien AMR 1969", mit einer Foto daneben, die zeigt wie diese Kugel durch eine



Candrian verkauft im Hauptbahnhof pro Jahr 480'000 Liter Bier

de Saint Phalle: im Boden eingelassen ist ein vielleicht 50 mal 50 Zentimeter grosses, hell

*Fortsetzung -->*



Auf grossen Metall- und Holzgestellen sind Kartons mit Weinen aller Sorten und Länder gelagert

grosse Menschenmenge über eine Holzbahn rollt. Und mit dem Hinweis, dass diese „Boule d'or centenaire“ das nächste Mal am 28. August 2033 die 12-Meter-Strecke auf dem „Bois du voyage d'or“ zurücklegen werde. Auf [www.dietermeier.com](http://www.dietermeier.com) sah ich dann, dass dieser Dieter Meier Künstler, Sänger, Biobauer

ins Restaurant Brasserie Federal. Hinunter über die Treppe zu den Toiletten gelangen wir in die für gewöhnlich Sterbliche unzugänglichen Räume der Service-Ebene der Restaurants des Bahnhofs. Hier sind in den langen, schmalen Gängen Kühlaggregate montiert, die leeren Petflaschen und Verpa-



Wir staunen über die Vielfalt und Organisation des Servicebereichs unter der Bahnhofshalle

und vieles mehr ist, und dass er dieses geheimnisvolle Kunstwerk initiiert hat, bei dem mir der Tanz ums goldene Kalb in den Sinn kam - im Zürich, der Stadt der Banken.

Rafael Haas, unser Vizepräsident, prüft auf seiner Liste, ob alle angemeldeten da sind und wir niemanden zurücklassen im Gewühl der Bahnhofshalle. Nun gehen wir zusammen

ckungskartons sowie zerbrochene Porzellanteller und Tassen fürs Recycling gestapelt. Im Tankkeller für die Brasserie befinden sich zwei grosse Biertanks und unzählige kleinere. Sie sind mit Schläuchen direkt mit dem Restaurant verbunden. Wenn einer der beiden grossen Tanks leer ist, wird automatisch auf den andern umgeschaltet. In der Speise-



In der Wäscherei werden alle Berufskleider der 700 Mitarbeitenden gewaschen und gebügelt

karte der Brasserie Federal sind mehr als 100 Biere aufgeführt. Pro Jahr verkauft Candrian im Hauptbahnhof 480'000 Liter Bier. In andern Räumen sind auf grossen Metall- und

die Serviceebene und die Lastwagen können hier anhalten und nötigenfalls mittels Hebebühnen direkt entladen werden. Im nahen Korridor stapeln sich Harassen mit Broten und



Zubereitung von Speisen in einer grossen Küche mit riesigen rechteckigen Herdplatten

Holzgestellen Kartons mit Weinen aller Sorten und Länder gelagert. Candrian verkauft davon pro Jahr 56'000 Liter. Beeindruckt von der Vielfalt bestaunen wir Alkoholika aller Sorten wie Aperitive, Champagner, Liköre, Schnäpse, Whiskys, riesige Stapel von Harassen mit Mineral- und Süssgetränken. Oder das ab November 2017 im Bahnhof Oerlikon erhältliche Bier OERLIKON. In andern Räumen sind Produkte für die Zubereitung von Speisen gelagert, wie Öle, Gewürze, Saucen, Mehl, Kartoffelflocken, Reismudeln, Knäckebrot. Auch verschiedene Sorten Kaffees. In der Wäscherei werden alle Berufskleider der 700 Mitarbeitenden gewaschen und gebügelt nach dem Candrian-Motto "Einfach das Beste". Nun gelangen wir zur Rampe für die Anlieferung der Rohprodukte. Eine Strasse auf der Bahnhofquai-Seite führt hinunter auf

Gipfeli, die in den Restaurants übrig geblieben sind. Eine Entsorgungsanlage mit grosser Mulde schluckt die Abfälle. Nun kommen wir zur Fleischverarbeitung und gehen vorbei an chromstahlgänzende Maschinen zur Herstellung von Würsten und Hacksteaks. Es werden hier pro Woche über 15'000 Würste produziert. Rote und blaue Harasse mit vorbereitetem Fleisch stehen bereit für die Zubereitung von Speisen in einer grossen Küche mit riesigen rechteckigen Herdplatten. An den Wänden hängt eine lange Reihe von Fotos von Sandwiches mit jeweils der Liste der benötigten Zutaten. Zum Beispiel eines "Pana Casa Verdura e Asiago". Und farbenfrohe Bilder von Sushis mit Fotos informieren über ihren Aufbau. Für die Sushi-Produktion im

*Fortsetzung -->*

## Impressum

### Herausgeberin

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

Die ZUGnummer 43 erscheint im September 2018. LeserInnen-Beiträge senden Sie bitte bis am 16. August an Hannes Gehring, medienredaktion@ig-toesstallinie.ch

### Druck

Druckerei Sieber AG  
8340 Hinwil  
Auflage:  
850 Exemplare

### DTP: Opensource-Programme ab ZUGnummer 35

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

# 43

**ZUG**  
nummer



Bahnhofrestaurant «Sora» wurde eigenes ein Koch aus Japan angestellt. Candrian fertigt hier 700'000 belegte Brötchen pro Jahr. Weiter gehts zur Bäckerei, wo Gipfeli und Patisserie hergestellt werden. 91'250 Pariserbrote pro Jahr und 45'000 Stück Kuchen.

Schlussendlich steigen wir wieder hinauf zur Oberfläche des Bahnhofs in die Brasserie Fe-

deral. Wir gehen weiter durch die Sushi-Bar Sora (auf japanisch Himmel) und das Restaurant Nordsee zum Restaurant Da Capo, wo das Abendessen auf uns wartet: Gemischter Salat mit Hausdressing und knusprigen Croûtons, Kalbgeschnetzeltes nach Zürcher Art mit goldener Röstli und Truttiker Pinot Noir, Stiefel-

**Mitgliederversammlung**  
**Dienstag 10. April 2018**  
**19:00**

**Café & Restaurant Dreispitz**  
**Wila, Tablatstr. 4**

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.



## Leidenschaftliche Frauen und Männer, von Winterthur bis Rütli

Wir suchen Mitglieder für die Interessengemeinschaft Tösstallinie!  
Gemeinsam wollen wir uns einsetzen für den Erhalt und Ausbau unserer Bahnlinie, für gute Fahrpläne und zweckmässige Anschlüsse.

- Einzelmitglied, 25 Franken pro Jahr
- Familienmitglied, 30 Franken pro Jahr
- Firmen, Juristische Personen, öffentlich-rechtliche Körperschaften, 100 Franken pro Jahr
- Nur Jahres-Abo der ZUGnummer, 2 Ausgaben pro Jahr, 10 Franken

Name, Vorname.....

Strasse.....

Postleitzahl, Ort.....

e-mail-Adresse.....

Datum, Ort und Unterschrift.....

Bitte einsenden oder mailen an:

Erwin Brand  
Steineggerhof 3  
8855 Wangen SZ  
finanzen@ig-toesstallinie.ch  
PC 84-51386-8

