

# ZUG nummer 40

Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstalinie 23. Jahrgang Nummer 40 Herbst 2016

1986 schloss der Volg Rämismühle, 1998 der Volg Zell

## Rämismühle: nach 30 Jahren wieder ein Dorfladen!

Wir sind sehr glücklich: am 2. Juli 2016 eröffneten Abeba und Yemane Ghebremichael aus Eritrea hinter dem Bahnhof Rämismühle-Zell ihren Dorfladen. Es ist ein kleiner Supermarkt mit Kaffee-Ecke, offen die ganze Woche. Man findet alle Esswaren, die man zum Leben braucht. Und auch Nonfood-Artikel sind viele da. Zum Beispiel Kehrichtmarken.

Hannes Gehring 1998 schloss der Volg seinen Laden am Dorfplatz Zell, nicht weil er unrentabel war, sondern weil

derat Zell suchte nach einem neuen Ladenlokal und fand es in der geplanten Siedlung Zelgli an der Müliwies-



Abeba mit Töchterchen Miriam vor ihrem Dorfladen

die ZellerInnen im neu gebauten Volg Rikon einkaufen sollten. Der Gemein-

strasse 71. Dort sollte das Baukonsortium im Parterre den Laden im Rohbau

Terror in der Schweiz

### Bringt mehr Überwachung mehr Sicherheit?

Hannes Gehring Weltweit häufen sich die Terror-Anschläge, mit dem Brand- und Messerangriff auf Zugpassagiere in Salez SG sind sie auch in der Schweiz angekommen. Das macht mir Angst. Wie können wir uns schützen? Die angebotenen Rezepte sind: mehr Polizei, mehr Überwachung. Frankreich macht es uns vor mit der Ausrufung des Ausnahmezustandes, welcher der Polizei fast uneingeschränkte Rechte einräumt. In der Schweiz stimmen wir am 25. September ab über das neue Nachrichtendienstgesetz (NDG). Es würde dem Nachrichtendienst des Bundes erlauben unsere Telefone abzuhören, unsere E-Mails zu lesen, per Trojaner unsere Computer auszuspiönieren und die Datenströme der Glasfaserkabel, die ins Ausland fließen, zu durchsuchen, also auch Gmail- oder GMX-Konten. Können wir durch grossflächige Überwachung potentielle Terroristen oder Amokläufer finden, bevor sie zuschlagen? Bei den meisten Anschlägen tötet die Polizei die Attentäter, oder die Attentäter bringen sich selber um. Um solche Anschläge zu verhindern, müsste man die ganze Bevölkerung überwachen, keinem sieht man an, ob er ein Attentäter sein könnte. Diese Grossüberwachung, wie sie das NDG ermöglichen würde, würde uns alle zu Verdächtigen machen, zu potentiellen Attentätern. Würde ein Klima des Misstrauens schaffen, wie damals in der DDR. Wir müssen uns vielmehr fragen, wieso Menschen solche Anschläge verüben. Meist zeigt sich später, dass es Menschen sind mit Beziehungsproblemen, Aussenseiter ohne Arbeit, Schulabbrecher ohne Wurzeln in einer Gruppe, hoffnungslose. Solche, die

Fortsetzung -->

Fortsetzung -->

den Anschluss an die Gesellschaft nicht schaffen. Die eine ohnmächtige Wut auf die Gesellschaft haben, die alle töten möchten und am Schluss auch sich selbst. Und ich denke, dass unsere Industriegesellschaft eine Mitschuld hat. Sie ist nämlich aufgebaut nach der Regel: der maximale finanzielle Profit ist das Wichtigste. Nicht das maximale Glück ihrer Mitglieder. Und dieser maximale Profit wird erzeugt und dadurch garantiert, dass wir alle konsumsüchtig gemacht wurden. Und damit wir weiter konsumieren können, müssen wir auch immer mit maximalem Einsatz arbeiten und wie Sklaven unsere Industriemaschine bedienen. Aber nur die Klügsten und Schnellsten und Anpassungsfähigsten kann man dazu brauchen. Alle andern sind überzählig. In den Industrieländern ist eine immer schneller vor sich gehende Verschiebung des Geldes von den Arbeitenden zu den reichen Besitzenden in multinationalen Konzernen und Banken im Gange. Diese hätten vor allen andern die Möglichkeit, die Arbeitswelt menschlicher zu gestalten, den Kreislauf der Konsumsucht zu unterbrechen und dafür zu sorgen, dass es weniger Hoffnungslose, Überzählige gibt.



erstellen und als Gegenleistung dürfte es seine neuen Häuser um ein Stockwerk höher bauen, als in der dortigen Bauzone erlaubt war. Die Ladengenossenschaft Zell-Rämismühle erstellte ein Konzept für den Laden, mit Kaffee-Ecke und Postschalter, und fand auch Betreiber für den Laden. Das Baukonsortium baute die Häuser, höher, aber ohne den Laden, und unsere Träume von einem neuen Dorfladen lösten sich in Luft auf....

Wie Loni Kuhn im Tössthaler vom 5. Juli 2016 schreibt, leben Abeba und Yemane mit ihren drei Kindern seit über acht Jahren in Rämismühle. Abeba fand es schade, dass es im Dorf keine Einkaufsmöglichkeit gab und sie immer nach Rikon oder Turbenthal fahren musste. Nach Gesprächen mit andern Müttern und

Nachbarn richtete sie schliesslich, zusammen mit ihrem Mann, in zwei ehemaligen Lagerräumen den eigenen Laden ein. Das Sortiment ist überschaubar und doch vielfältig: es gibt frischen Kaffee, frisches Brot, Gemüse und Früchte. Auch Milch, Joghurt, Glacé, Käse und Fleischwaren. Natürlich auch Mehl, Teigwaren, Salz und Gewürze. Und Süssgetränke, Wein, Bier

und Zigaretten, Hunde- und Katzenfutter. Nähere Infos finden sich auf [dorfladen-raemismuehle.ch](http://dorfladen-raemismuehle.ch). Auch telefonisch kann man bestellen: 076 463 97 34 oder per mail [info@dorfladen-raemismuehle.ch](mailto:info@dorfladen-raemismuehle.ch) Tagsüber ist Abeba im Laden, abends löst sie ihr Mann Yemane ab. **Der Laden ist offen von Montag bis Freitag 7:30 - 12:00 und 14:00 bis 19:00, Samstag 8:00 - 12:00 und 14:00 bis 19:00, Sonntag 8:00 bis 14:00.** Das Sortiment und die Öffnungszeiten wollen Abeba und Yemane nach Möglichkeit den Wünschen der KundInnen anpassen. Der Dorfladen ist für mich wie ein Wunder und ich hoffe für die beiden und für Rämismühle und Zell, dass viele dort einkaufen.

*Die Linie S26 wird vorbereitet auf den exakten Halbstundentakt*

## Umbau der Bahnhöfe Seen und Sennhof-Kyburg

**Nun bleiben noch etwas mehr als zwei Jahre, bis die so genannte letzte Etappe der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich in Betrieb geht. Welche Auswirkungen wird das auf die Bahnhöfe Winterthur Seen und Sennhof-Kyburg haben?**

*Ralf Wiedenmann/Hannes Gehring* Ab Dezember 2018 wird nicht mehr die S12 ein Mal pro Stunde ab dem Bahnhof Winterthur Seen über Stadelhofen und Zürich ins Limmattal verkehren, sondern die S11. Sie wird ausserdem nicht mehr in Seen wenden, sondern weiter ins Tösstal bis Wila verkehren.

### Zunächst muss jedoch gebaut werden

Damit dieser neue Fahrplan gefahren werden kann, muss jedoch zunächst gebaut werden. Die grösste Baumassnahme betrifft den Bahnhof Sennhof-Kyburg. Er wird zur Kreuzungsstation mit einem zusätzlichen Gleis ausgebaut und wird, wie die erst vor kurzem umgebauten Bahnhöfe Rikon und Wila, eine Unterführung und zwei Aussenbahnsteige

erhalten. Die Unterführung wird neben Treppen auch mit Rampen versehen. Die kleinere Umbaumassnahme betrifft den Bahnhof Seen. Hier muss der Perron bei Gleis 2 (Seite Brunnerstrasse) auf die volle Länge von 300 Metern verlängert werden.

### Medienmitteilung der SBB vom 11. Juli 2016:

Auf der Strecke Winterthur-Bauma finden zwischen Juli und November 2016 Unterhaltsarbeiten und Ausbauarbeiten an den Bahnhöfen Sennhof-Kyburg und Saland statt. Dadurch kommt es zu Zugsausfällen. Es verkehren Bahnersatzbusse.

Die Arbeiten beginnen am 18. Juli und erfol-

gen in mehreren Phasen:

### Bauphase 1: Teilausfall der S 26

18. Juli – 4. November 2016, jeweils Montag-Freitag ab 21.40 Uhr bis Betriebsschluss

### Bauphase 2: Durchgehender Ausfall der S26

16. September 2016, ab 21.40 Uhr durchgehend bis 18. September 2016, Betriebsschluss.



Vorbereiten der Schalung für das Betonieren der Fussgängerunterführung

Vorbereiten der Schalung für das Betonieren der Fussgängerunterführung

### Bauphase 3: Teilausfall der S26

6. November bis 24. November 2016, Abend-/Nachtperrungen. Details noch nicht bekannt.

### Bahnersatz Winterthur–Bauma

Die Züge der S26 werden während den Bauarbeiten zwischen Winterthur und Bauma durch Bahnersatzbusse ersetzt. Die Busse verkehren in Winterthur ab dem Bahnhofplatz bei Buskante «I». Winterthur Grüze wird von den Ersatzbussen nicht bedient (Ausnahme: letzte Busverbindung pro Richtung). Reisende benutzen hier die S12 oder die S35 ab Winterthur. Die Bahnhöfe Sennhof-Kyburg, Wila und Saland können nicht direkt angefahren werden. Die Ersatzbusse halten an der Tösstalstrasse und in Wila beim Bahnübergang. Für Reisende nach/von Rämismühle-Zell verkehrt ab Rikon ein Kleinbus mit Anschluss vom/an den Bahnersatzbus



Winterthur–Bauma.

### Auswirkungen der Umbauten in Seen und Sennhof-Kyburg auf den Fahrplan ab 2018

Bisher kommt die S12 aus Zürich in Winterthur Seen stündlich zur Minute 18 an und fährt zur Minute 44 wieder ab. Die neuen Abfahrtszeiten der S11 sind bereits heute bekannt. Richtung Zürich wird sie künftig in Sennhof-Kyburg zur Minute 52 abfahren und in Seen zur Minute 01. Ankunft aus Richtung Zürich wird in Seen zur Minute 59 sein und in Sennhof-Kyburg zur Minute 05. Die lange Fahrzeit zwischen Sennhof-Kyburg und Seen ergibt sich aus einer Aufenthaltszeit in Seen, die zum Ankuppeln und Abkuppeln von Kompositionen benötigt wird. Auch wird die S26 künftig im exakten 30 Minuten-Takt verkehren anstatt des bisherigen „Humpeltakts“ mit zwei Zügen pro Stunde. Abfahrt in Richtung Winterthur: In Sennhof-Kyburg zu den Minuten 6 (wie bisher) und 36, und in Seen zu den Minuten 9 und 39. Aus Richtung Winterthur Ankunft in Seen zu den Minuten 19 und 49 (wie bisher). Natürlich muss dann auch der Fahrplan der Stadtbushlinie 9 nach Iberg ange-

passt werden. Es ist mir nicht bekannt, ob dafür bereits Konzepte entwickelt wurden.

Fortsetzung -->

## Inhalt

|   |    |
|---|----|
| Rämismühle: nach 30 Jahren wieder ein Dorfladen!          | 1  |
| Bringt mehr Überwachung mehr Sicherheit?                  | 1  |
| Umbau Bahnhöfe Seen und Sennhof-Kyburg                    | 2  |
| Umbau des Bahnhofs Winterthur                             | 4  |
| Intern  | 5  |
| Der neue für Kasse, Mitglieder und Logistik               | 7  |
| Sie lenken die Züge auf die richtigen Gleise: Die Weichen | 7  |
| 23. Mitgliederversammlung IG Tösstallinie                 | 12 |
| Anmeldeformular IG Tösstallinie                           | 13 |
| Ein Ortsbus für Bauma                                     | 14 |
| Impressum   | 15 |
| Besichtigung der SBB Serviceanlage Oberwinterthur         | 16 |



## P&R-Parkplatz Seen wird an Bedeutung verlieren

Wir gehen davon aus, dass der P&R-Parkplatz in Seen (mit 84 Stellplätzen) nach dem Dezember 2018 viel weniger gebraucht wird. Viele Pendler entlang der Tösstal-Linie steuern derzeit wohl diesen Parkplatz per Auto an,



Verbreitern der Böschung für die Platzierung des zweiten Gleises

um in den Genuss des Direktzugs nach Zürich zu kommen, anstatt in Winterthur umsteigen zu müssen. Künftig werden diese Fahrgäste bereits in Wila, Turbenthal, und Kollbrunn in die S11 zusteigen und können so ihr Auto in der Garage stehen lassen. Auf der Kanzleistrasse ist daher mit weniger Autoverkehr zu rechnen.

## Parkplatzmangel am Bahnhof Sennhof-Kyburg zu erwarten

Gleichzeitig rechnen wir damit, dass die Pendler aus Rikon und Rämismühle (dort wird der Direktzug S11 nicht halten) nicht mehr den Bahnhof Seen ansteuern, sondern stattdessen versuchen ihr Auto schon am Bahnhof Sennhof-Kyburg abzustellen. Denn damit umgehen sie den Stau am Seener Buck. Sennhof-Kyburg ist genauso wie der Bahnhof Seen bereits in der Tarif-Zone 120 für die Stadt Winterthur, es gibt also keinen Grund nach Seen weiterzufahren. Das gleiche gilt für alle P&R-Pendler, welche rechts oder links vom Tösstal wohnen. Allerdings gibt es derzeit nur fünf Parkplätze am Bahnhof Sennhof-Kyburg. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind gegen 15 Parkplätze geplant.

## Auch Seen profitiert vom Umbau am Bahnhof Winterthur

Beim Umbau des Bahnhofs Winterthur ist für die Pendler aus Seen und Sennhof-Kyburg vor allem die Verlängerung des Tösstalbahnsteigs (Gleis 2) relevant. Dieser wird auf 170 Meter Länge ausgebaut und auch die Bahnsteighöhe am nördlichen Bahnsteigende für einen stufenfreien Einstieg erhöht.

*Der Bahnhof Winterthur wird fit gemacht für 2018: Auch das Tösstal profitiert*

# Umbau des Bahnhofs Winterthur

**Beim Ausbau des Zürcher S-Bahnsystem im Rahmen der so genannten „Vierten Teilergänzungen“ musste sich die Region Winterthur gedulden. Die Ausbauschritte erfolgen in drei Etappen.**

*Ralf Wiedenmann* Die erste Etappe erfolgte im Juni 2014 mit der Eröffnung des Zürcher Durchmesserlinie und des neuen Tunnelbahnhofs Löwenstrasse im Zürcher Hauptbahnhof. Sie brachte Verbesserungen am linken Zürichseeufer und schnellere Verbindungen von Zürich Enge nach Zürich Oerlikon. Die zweite Etappe wurde im Dezember 2015 umgesetzt mit der Eröffnung der Letzigraben- und Kohlendreieckbrücke, welche den Tunnelbahnhof Löwenstrasse mit Zürich-Altstetten verbinden. Dabei wurde das Angebot ins Knonaueramt, Limmattal, Furttal, Zürcher Unterland und nach Pfäffikon ZH verbessert. Erst in der dritten Etappe im Dezember 2018

kommt auch die Region Winterthur zu einem Angebotsausbau. Dafür muss jedoch der Bahnhof Winterthur um- und ausgebaut werden.

Die grösste Aufmerksamkeit beim Aus- und Umbau des Bahnhofs Winterthur bekommt die neue Rad- und Fussgängerunterführung auf der Nordseite des Bahnhofs Winterthur. Die bestehende Fussgängerunterführung auf der Nordseite ist sehr eng, und nur mit Treppen erreichbar. Für Pendler und Reisende mit Rollator, Rollstuhl, Koffer oder Kinderwagen ist diese Unterführung völlig ungeeignet.

## 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  
Logistik:  
Erwin Brand  
finanzen@  
ig-toesstallinie.ch  
Neuschwändiweg 18  
8496 Steg  
Tel. 055 245 13 55

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

Beisitzer  
Hansruedi Büchi  
Seelmatten



Abbruch des langjährigen SBB-Restaurants Milchküche © stadineWS

gerunterführung oftmals zu Gedränge. Dies ist vor allem um gegen 6:40 und 7:40 der Fall, wenn die Fahrgäste aus dem Tösstal die S8 nach Zürich (ab Gleis 8) erreichen wollen, und gleichzeitig die aussteigenden Fahrgäste von der S12 aus Zürich sich in der schmalen Unterführung in die Quere kommen. Während von der Unterführung auf den Bahnsteig Gleis 4/5 zwei Treppen führen, gibt es zu den Bahnsteigen Gleis 6/7 und Gleis 8/9 nur eine Treppe. Gerade um 7:40 ist auf der Zugangstreppe zum Bahnsteig Gleis 8 das Gedränge zwischen den aussteigenden Fahrgästen von der S8 aus Weinfelden und den einsteigenden Fahrgästen

## Unbefriedigende Unterführung Nord

Der Umweg über die stufenfreie Hauptunterführung auf der Südseite des Bahnhofs Winterthurs ist jedoch für die Fahrgäste aus und zum Tösstal (und Richtung Wil SG) nicht geeignet, denn sie bedeutet einen grossen Umweg, welcher bei den knappen Umsteigezeiten leicht einen verpassten Anschlusszug verursacht. Ausserdem kommt es in der derzeit sehr schmalen nördlichen Fussgän-



Unterführung Nord Richtung Rudolfstrasse 2022, Visualisierung SBB

(u.a. aus der S26 aus dem Tösstal) sehr gross.

### Die neue Velo- und Fussgängerunterführung Nord

Neu werden von der Unterführung Nord Treppenaufgänge in beiden Richtungen der Perrons Gleis 6/7 und Gleis 8/9 führen. Ausserdem werden zu allen



Veloquerung Nord Richtung Rudolfstrasse 2022, Visualisierung SBB

Fortsetzung -->

drei Bahnsteigen und an den beiden Enden der Unterführung fünf Liftanlagen eingebaut. Die Unterführung soll statt bisher 4,50 Meter breit neu 17,5 Meter breit werden. Für die Velofahrer werden Rampen von der Bankstrasse und Turnerstrasse in die Unterführung führen. In dieser Unterführung wird es auch Läden geben. Dieses Projekt wird jedoch erst ab 2018 in Angriff genommen und wird voraussichtlich 2022 fertig.

### Änderungen bei Perronanlagen

Die Baumassnahmen zu den Änderungen der Perronanlagen sind dagegen bereits jetzt im Gang:

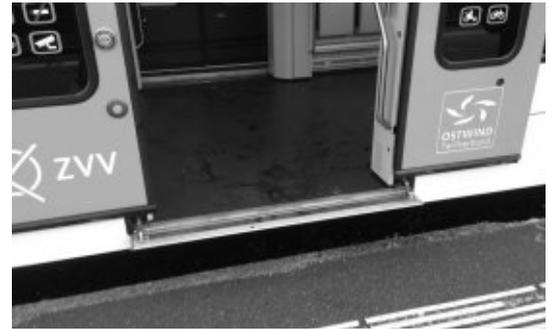
1. Perron Gleis 1 wird auf 170 Meter Länge verlängert und verbreitert. Deshalb musste leider die Milchküche, das langjährige SBB-Restaurant, abgerissen werden.



Der Tösstalbahnsteig (Gleise 2/3) wird Richtung Norden auf 170 Meter verlängert

2. Perron Gleis 2/3: der Tösstalbahnsteig wird ebenfalls auf 170 Meter verlängert. Am Ausfahrtsende wird die Perronhöhe auf 55 cm angehoben, damit ein stufenfreies Einsteigen ermöglicht wird.
3. Perron Gleise 4/5: Bahnsteiglänge bleibt erhalten, auf der Ostseite wird die Perronhöhe ebenfalls auf 55 cm angehoben.
4. Perron Gleise 6/7: Länge bleibt unverändert. Bahnsteighöhe an

den beiden Enden wird auf 55 cm angehoben. Auf der Südseite des Perrons wird der Perron verbreitert.

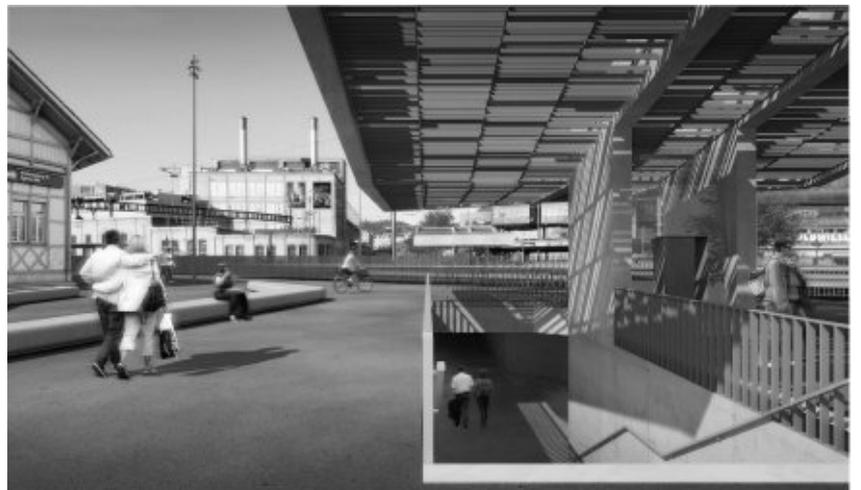


Steigt man aus der S26 am Bahnhof Winterthur ganz hinten aus, ist ein grosser Höhenunterschied zwischen der Türe und dem Bahnsteig zu überwinden. Mit dem Umbau am Bahnhof Winterthur wird der Bahnsteig Gleise 2/3 Nordseite so weit erhöht, dass ein stufenfreies Ein- und Aussteigen gewährleistet ist.

5. Perron Gleise 8/9: Länge bleibt unverändert. Bahnsteighöhe an den beiden Enden wird auf 55 cm angehoben. Auf beiden Seiten des Bahnsteigs wird der Perron verbreitert.
6. Die alten Perrondächer auf der Nordseite der Perrons Gleise 2/3, 4/5 und 6/7 werden abgebrochen und durch neue ersetzt. Perron Gleise 8/9 erhält auf der Nordseite erstmals ein Perrondach.

### Gleisquerung Stadtmitte

*Hannes Gehring* Die neue Fussgängerunterführung vom Bahnhofplatz entlang der Zürcherstrasse hinüber zur Rudolfstrasse und zum Einkaufszentrum Neuwiesen ist bald fertig. Neben den Treppen sind auch Lifts verfügbar und eine Fahrbahn für Velos. Im Internet unter <http://bau.winterthur.ch/stadt-raum-bahnhof/teilprojekte/gleisquerung/> finden sich Visualisierungen, die so echt sind, dass man glaubt, die Unterführung sei bereits in Betrieb. Es steht hier auch "Geplanter Bauabschluss: Sommer 2016", aber als ich am 14. August 2016 Fotos machte, da war der Abgang in die Unterführung noch gesperrt.



Gleisquerung Stadtmitte, Treppe ost. Visualisierung SBB

# Der neue für Kasse, Mitglieder und Logistik

Den 22. März 2016 hatte ich mir im Kalender rot angemalt, da ich doch einmal genaueres über die IG, bei der ich doch schon eine gewisse Zeit Mitglied bin, wissen wollte.



*Erwin Brand* Die Traktanden wurden abgearbeitet und plötzlich, ohne dass ich recht wusste wie mir geschah, war ich bereits als Vorstandsmitglied gewählt. Ich hatte ja jetzt genügend Zeit, da ich meine Arbeit vor kurzer Zeit aus dem Grunde verloren hatte, dass ich nicht zu allem bereit bin ja zu sagen. Die IG ist daher auch im gewissen Sinne mit mir seelenverwandt, da auch hier nicht jeder Entscheid der Obrigkeit widerspruchslos angenommen wird.

Geboren bin ich 1954 in Biel und bilingual mit 5 Geschwistern aufgewachsen. Gelernt habe ich ursprünglich Forstwart. Bald einmal ging ich zur Grenzwatch, wo ich mich jedoch als jung verheirateter nicht sehr wohl fühlte. So dann kamen wir in den Kanton Zürich, wo wir 4 Kinder grosszogen. Ich wohne schon mehr als 21 Jahre in Steg.

Seit rund 15 Jahren arbeite ich im ÖV, zuerst als Chauffeur bei der VZO, später als Zugchef S-Bahn, als diese aufgelöst wurden, meldete ich mich als Ticketkontrolleur bei PostAuto die im Auftrag des ZVV in dessen Gebiet die Ticketkontrolle macht.

## Rafaels Techniquecke

# Sie lenken die Züge auf die richtigen Gleise: Die Weichen

Ohne Weichen wäre die Eisenbahn auf verlorenem Posten. Denn als sogenanntes spurgeführtes Verkehrssystem sind Züge und Trams im Gegensatz zu den spurfreien Verkehrssystemen (Lastwagen, Busse, Automobile, Fahrräder, Schiffe, Flugzeuge usw.) nicht in der Lage, ihre Fahrroute frei zu wählen. Sie müssen immer den Gleisen folgen, auf denen sie sich gerade befinden.

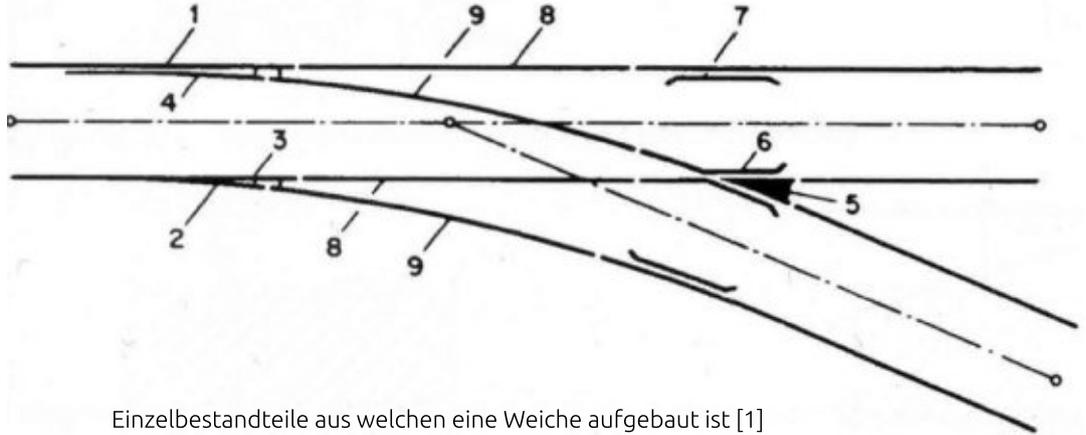
*Rafael Haas* Solange kein anderer Zug entgegenkommt und auch kein Punkt kommt, wo es für die Fortsetzung der Reise zwei oder mehrere Möglichkeiten gibt, kommt der Zug mit einem Gleis aus. Doch sobald er auf ein anderes Gleis geleitet werden muss, sei es für ei-

ne Kreuzung mit einem anderen Zug oder um auf eine abzweigende Bahnstrecke zu gelangen, sind sie unabdingbar: Die Weichen.

Fortsetzung -->

Bei einer Weiche teilt sich der Fahrweg eines Zuges meist von einer auf zwei Fahrmöglichkeiten auf. Dabei spricht man in der Regel vom Stammgleis, welches ohne Änderung der Fahrriichtung befahrbar ist und von Zweiggleis, wo der Zug beim Befahren von seiner ursprünglichen Fahrriichtung abgelenkt wird. Eine klassische Weiche besteht aus den folgenden Bauteilen:

de Schienen mit, es sei denn, das Fahrzeug befährt gerade ein Herzstück einer Weiche. An dieser Stelle werden die Spurkränze nur von einer Schiene gelenkt, da die jeweiligen zweiten Schienen, sei es diejenige der geraden oder der ablenkenden Richtung, von der jeweils anderen durchschnitten werden. Dort weist die jeweilige Schiene also eine Lücke auf. Beim Herzstück ist somit immer nur ein



Einzelbestandteile aus welchen eine Weiche aufgebaut ist [1]

Liegt die Weiche wie in der Abbildung oben dargestellt, so spricht man bei einem Zug, welcher die Weiche von links nach rechts befährt, von einer „Fahrt gegen die Spitze“ und bei einer Fahrt von rechts nach links von einer „Fahrt gegen die Wurzel“. Bei einer Fahrt gegen die Spitze befährt ein Zug zuerst die gerade Stockschiene (1) und die gerade Zunge (3), sofern sich die Weiche in gerader Stellung befindet, d.h. der Zug fährt auf dem Stammgleis weiter. Anschliessend befährt er die geraden Zwischenschienen (8) und trifft anschliessend auf das Herzstück (5) der Weiche. Wie es der Name schon verrät, ist der Bereich beim Herzstück der heikelste bei einer Weiche: Schienenfahrzeuge werden bei der Fahrt von den sogenannten Spurkränzen, so werden die Erhebungen auf den Innenseiten der Stahlräder der Schienenfahrzeuge genannt, auf den Gleisen geführt und ein Entgleisen wird dadurch verhindert. Dabei helfen immer bei-

Spurkranz geführt, der zweite liegt frei in der Luft. Dies sind auch jeweils die Stellen, welche wir als Fahrgast als das typische Rumpeln wahrnehmen, wenn wir beispielsweise in einen grösseren Bahnhof einfahren. Da nur ein Spurkranz geführt wird, muss die Entgleisungssicherheit an dieser Stelle ganz besonders gut sichergestellt werden. Dafür sind die sogenannten Radlenker (7) zuständig. Sie klemmen den Spurkranz zwischen sich und der Schiene ein, sodass ein Abgleiten des Rades von der Schiene praktisch unmöglich ist. Der frei „schwebende“ Spurkranz wird auf der anderen Seite zusätzlich auf der Höhe des Herzstücks von den sogenannten Flügel- oder Hornschienen (6) geführt. Befährt ein Zug die Weiche



Kreuzung und Weichen im Bahnhof Zürich

von der Spitze her in ablenkender Stellung, so trifft er zuerst auf die gebogene Stockschiene (2) und die gebogene Zunge (4), danach

auf die gebogenen Zwischenschienen (9) ehe auch dieser Zug auf das Herzstück (5) trifft. Alle anderen Funktionen entsprechen denjenigen des Befahrens der Weiche in gerader Stellung.

Aufgrund ihres komplexen Aufbaus sind Weichen sehr teure Bauteile beim Bau von Bahnanlagen. Ausserdem unterliegen vor allem die Weichenzungen und die Herzstücke einem grossen Verschleiss. Eine Faustregel besagt, dass eine an einem Hauptgleis liegende Weiche pro Jahr und Laufmeter etwa elfmal so viel kostet, wie ein einfaches Gleisstück [2]. Auf die Weichenzungen wirken aufgrund ihrer Funktion, die Schienenfahrzeuge entweder auf den geraden oder den ablenkenden Strang zu leiten, enorme Kräfte. Die Herzstücke müssen bei jedem Passieren einer Radachse aufgrund der Schienenlücke einen Schlag absorbieren.

Um sich vorstellen zu können, was ein Herzstück bei einer stark befahrenen Weiche alles aushalten muss, dient folgende Rechnung: Eine Weiche auf der S-Bahn Stammstrecke zwischen Zürich Hardbrücke und Stadelhofen wird von etwa 720 Zügen pro Tag befahren. Eine S-Bahn mit zwei vierteiligen Zugsinheiten verfügt über 32 Achsen. Somit muss das Herzstück einer solchen Weiche etwa 23'000 Schläge pro Tag absorbieren. Daher besteht das Herzstück aus einer speziellen Stahllegierung, welche die Lebenszeit des Herzstücks gegenüber dem standardmässigen Schienenstahls deutlich verlängert.

Eine Weiche ist so konstruiert, dass sie von einem Zug in gerader Stellung in der Regel mit der an dieser Stelle geltenden Streckengeschwindigkeit befahren werden kann. Die Geschwindigkeit, mit welcher die Weiche in ablenkender Stellung befahren werden kann, hängt von Weichenwinkel ab, das ist der Winkel, mit wel-

chem die Gleisachse des ablenkenden Schienenstrangs von der Gleisachse des geraden Schienenstrangs abgelenkt wird. Die langsamsten Standardweichen, welche bei den SBB eingesetzt werden, sind in ablenkender Stellung mit 40 km/h befahrbar, die schnellsten mit 120 km/h. Diese Weichen werden als sogenannte Einheitsweichen bezeichnet. Eine 120er Einheitsweiche liegt beispielsweise kurz nach der Autobahn-Unterführung in Winterthur Töss, wo sich die Bahnstrecke von Zürich von zwei auf drei Gleise verzweigt. Wird sie von einem Zug ablenkend befahren, werden die Fahrgäste, welche sich dort schon zum Aussteigen in Richtung Türe begeben, meist kurzzeitig strak aus dem Gleichgewicht gebracht.

Soll eine Weiche in ablenkender Stellung noch schneller befahren werden können, sind Son-



Abbildung 2: Schnellfahrweiche für 200 km/h auf der Ausbaustrecke Wanzwil - Solothurn [3]

deranfertiungen notwendig. So liegen auf

Fortsetzung -->

der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist drei Weichen, welche in ablenkender Stellung mit 200 km/h befahren werden können. Diese liegen bei der Verzweigung Wanzwil, wo der Streckenast nach Solothurn von der Hauptstrecke abzweigt. Bei solchen Weichen müs-

in ablenkender Stellung mit bis zu 300 km/h befahren werden. Abbildung 4 auf Seite 11 und [https://www.youtube.com/watch?v=jJ\\_Tq-saGDFg](https://www.youtube.com/watch?v=jJ_Tq-saGDFg) zeigen die Arbeitsweise von Weichen mit beweglichem Herzstück.

| Bezeichnung   | Skizze | Abkürzung                   |
|---|--------|-----------------------------|
| <u>Einfache Weichen (EW)</u><br>als gerade Weichen                |        | EW <sub>r</sub><br>(rechts) |
|   |        | EW <sub>l</sub><br>(links)  |
| und daraus abgeleiteten<br>Bogenweichen                           |        | IBW                         |
| Innenbogenweiche  |        |                             |
| Außenbogenweiche  |        | ABW                         |
| <u>Doppelweichen (DW)</u>   |        | EinsDW                      |
| Einseitige Doppelweiche   |        |                             |
| Zweiseitige Doppelweiche  |        | DW                          |
| <u>Kreuzungen (Kr)</u>  |        | Kr                          |
| und daraus abgeleiteten<br>Bogenkreuzungen                        |        | BKr                         |
| <u>Kreuzungsweichen (KW)</u>                                      |        | EKW                         |
| und daraus abgeleiteten<br>- einfachen Bogenkreuzungs-<br>weichen |        | EIBKW                       |
| Innenbogenkreuzungsweiche   |        |                             |
| Außenbogenkreuzungsweiche   |        | EABKW                       |
| <u>Doppelte Kreuzungsweiche</u>                                   |        | DKW                         |
| und daraus abgeleiteten<br>- doppelten Bogenkreuzungs-<br>weichen |        | DBKW                        |

Abbildung 3: Übersicht über die gängigen Bauarten von Weichen [4]

sen bewegliche Herzstücke eingebaut werden, damit sie dort in beide Richtungen keine Schienenlücke aufweist. Bei hohen Geschwindigkeiten wäre einerseits der Verschleiss der Herzstücks und der Räder viel zu gross, andererseits wäre auch der Fahrkomfort stark beeinträchtigt. Das bewegliche Herzstück ist in Abbildung 2 in der Bildmitte gut sichtbar. Solche Weichen existieren auf Hochgeschwindigkeitsstrecken und können

Bisher haben wir uns nur über die sogenannten einfachen Weichen mit einem geraden und einem ablenkenden Strang nach rechts oder links unterhalten. Daneben gibt es aber noch zahlreiche andere Bauformen von Weichen. Die in Abbildung 2 abgebildete Weiche ist zum Beispiel eine sogenannte symmetrische Aussenbogenweiche (ABW). Eine Übersicht über alle möglichen Weichenbauformen gibt Abbildung 3.

Die komplexeste Bauform einer Weiche ist die sogenannte Doppelte Kreuzungsweiche (DKW). Sie ermöglicht einerseits das Durchschneiden zweier Gleisachsen, andererseits ist

Stellwerkstechnik. Das Wort „Stellwerk“ leitet sich übrigens ebenfalls vom Vorgang des „Weichen Stellens“ ab. Die Weichen sind also richtige Schwerstarbeiter bei der täglichen Si-

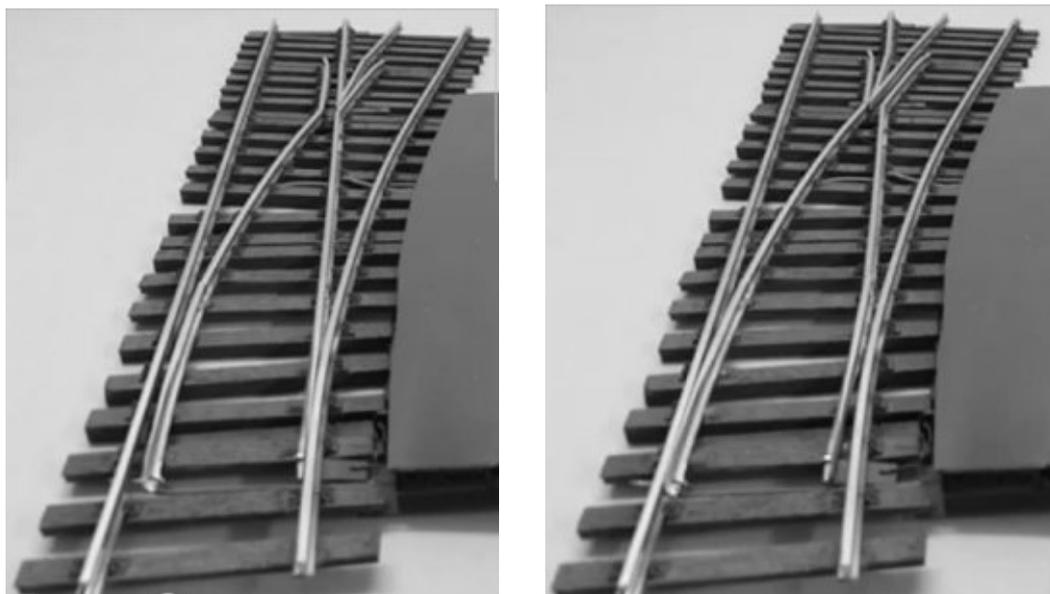


Abbildung 4: Stellung der Weiche mit beweglichem Herzstück für Fahrt geradeaus und für Fahrt nach rechts [6]

auch die Ablenkung von der einen auf die andere Gleisachse in allen Richtungen möglich (siehe Abbildung 5). Solche DKWs sind vor allem in den Gleisfeldern vor grösseren Bahnhöfen üblich, wo sehr viele Gleis- und Richtungswechsel möglich sein müssen.

Es ist also evident, dass die Bahn als spurgeführtes Verkehrssystem für Abzweigungen und Kreuzungen mit den Weichen sehr komplexe und teure Bauteile benötigt. Darüber haben Weichen auch noch einen sehr grossen Platzbedarf. Will man gerade in den Gleisfeldern vor grösseren Bahnhöfen eine hohe Flexibilität in der Gleis-

nutzung erreichen, sind meist sehr grosse Weichenabfolgen über mehrere 100 Meter erforderlich. Ein weiterer Punkt, welchen es bei den Weichen zu beachten gilt, ist die Tatsache, dass sie auch immer Konfliktpunkte sind mit einer potentiellen Unfallgefahr. So muss bei jeder Weiche von einem Signal sichergestellt werden, dass sie nur von einem Zug gleichzeitig befahren werden kann. Dies bedingt eine sehr komplexe und zuverlässige

Herstellung, dass unsere Züge zuverlässig und sicher ihr Ziel erreichen.



Abbildung 5: Doppelte Kreuzungsweiche (DKW) [5]

#### Quellen:

- [1] Weidmann, Ulrich Prof. Dr. (2007): Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, Band 2.1 und 2.2, Vorlesungsskript, IVT, ETH Zürich, Zürich
- [2] Moser, Sepp (2011): Warnsignal – Schweizer Bahnnetz in Gefahr, Friedrich Rein-

Fortsetzung -->

- hardt Verlag, Basel, 1. Auflage, S.84ff
- [3] Barth, Markus; Moser, Sepp (2014): Praxisbuch Fahrbahn, AS Verlag & Buchkonzept AG, Zürich, 1. Auflage, S. 65
- [4] Weidmann, Ulrich Prof. Dr. (2007): Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, Band 2.1 und 2.2, Vorlesungsskript, IVT, ETH Zürich, Zürich
- [5] Wikipedia-Eintrag Weichen: [https://de.wikipedia.org/wiki/Weiche\\_\(Bahn\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Weiche_(Bahn)):

Es wird LosHawlos als Autor angenommen (basierend auf den Rechteinhaber-Angaben). Es wird angenommen, dass es sich um ein eigenes Werk handelt (basierend auf den Rechteinhaber-Angaben)., CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=565603>

- [6] Weichen-Walter Völklein modellbau

*Wir können unsere Sorgen teilen und wieder beherzt in die Zukunft schauen*

## 23. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie

**Am 22. März 2016 trafen wir uns südlich des Tösstals, im Jonatal, im Hotel Gasthaus Ochsen in Wald.**

*Hannes Gehring* Fast zwei Dutzend Frauen und Männer sind wir heute, und ein Dutzend haben sich entschuldigt. Ich denke, vielleicht kommen sie auch, weil unser Kassier Christoph Gerber aus dem Vorstand zurücktreten will und sie sich nun Sorgen um die IG machen.

Ralf Wiedenmann, unser Präsident, berichtet über das vergangene Jahr: der Vorstand sass zwei Mal zu-

sammen und löste anstehende Probleme laufend per Mail. Wir publizierten fünf Presseberichte, erstellten die Nummer 39 unserer Vereinszeitschrift ZUGnummer und besichtigten mit unsern Mitgliedern den Rangierbahnhof Limmattal. Die IG nahm teil an drei regionalen Verkehrskonferenzen zur Gestaltung des Fahrplanes 2016/17 und stellte 7 Änderungsanträge dazu, die lei-



der alle abgelehnt wurden. Christoph Gerber erläutert noch ein letztes Mal seine Jahresrechnung, die er mit einem Gewinn abschliessen konnte. Unsere bewährten Revisoren, Robert Ineichen und Martin Greber, finden sie in Ordnung und wir nehmen sie einstimmig an. Alle Vorstandsmitglieder und die Revisoren stellen sich zur Wiederwahl, ausser Christoph Gerber, und werden einstimmig gewählt. Ralf dankt Christoph für seine sorgfältige Arbeit bei der IG, für das sechs Jahre lang Mitgliederlisten auf dem neusten Stand halten, Jahres-



Vorschlag, die ZUGnummer einmal als Werbung für den Verein an alle Haushalte im Töss- und Jonatal zu versenden. Das wäre sehr gut, aber es sind ca. 20'000 Haushalte und eine ZUGnummer kostet ab Druckerei Fr. 1.60 plus Porto. Dies übersteigt leider unsere finanziellen Möglichkeiten.

Mitglieder fragen sich, wie sie in Zukunft Billette lösen könnten, wenn alle Bahnhöfe geschlossen und die Bil-

beiträge einkassieren, Jahresrechnung erstellen und die ZUGnummer verschicken, und überreicht ihm einen Gutschein als Anteil an künftige Skitouren.

Nun bewegt mich die bange Frage: wer wird all diese Arbeit weiterführen? Werden wir jemanden finden? Alle sehen besorgt in die Runde. Da raunt Markus Altherr aus Rikon seinem Kollegen Erwin vis à vis zu, das könnte er doch machen. Und zu unserer grossen Freude übernimmt Erwin Brand aus Steg das Amt von Christoph. Wir sind alle erleichtert.

Zur Vereinszeitung ZUGnummer kam die Frage, ob man sie statt in Papierform auch per Mail erhalten könnte: wir können sie per Mail schicken, doch noch einfacher ist das Herunterladen von unserer Homepage [www.igtoesstallinie.ch](http://www.igtoesstallinie.ch). Jemand machte den



## Leidenschaftliche Frauen und Männer, von Winterthur bis Rüti

Wir suchen Mitglieder für die Interessengemeinschaft Tössstallinie!  
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  
Neuschwändiweg 18  
8496 Steg

[finanzen@ig-toesstallinie.ch](mailto:finanzen@ig-toesstallinie.ch)

PC 84-51386-8



Fortsetzung -->



lettautomaten so kompliziert zu bedienen seien. Als letztes bliebe nur noch das Billet online am PC oder via Handy zu lösen. Wenn man aber weder einen PC noch ein Handy hat, dann ist man aufgeschmissen.

Die Situation am Bahnhof Wald kommt zur Sprache, wo der Zug nicht vor dem Bahnhof abfährt, sondern etw 70 Meter südwestlich Richtung Rüti, und wo man dann im Regen steht. Das



soll allerdings 2018 geändert werden.

Es ist bald 21 Uhr und die Mägen beginnen zu knurren. Die Wirtin trägt heisse Suppe und Salat auf und es wird ruhig. Dann folgen goldig gebratene Knöpfli mit Geschnetzeltem an Paprika-Pilzsauce. Wuu-nderbar, finde ich. Und auch das Bier schmeckt herrlich.

*Ab September 2016 wird Bauma durch einen Ortsbus erschlossen*

## Ein Ortsbus für Bauma

Anders als in Rikon, Rämismühle oder Turbenthal sind die beiden Altersheime in Bauma weitab vom Bahnhof. Deshalb ist in der Gemeinde Bauma der Wunsch aufgekommen, die Altersheime mit einem Ortsbus ans Zentrum anzubinden. Diesen Wunsch kommt die Gemeinde nun nach.

*Ralf Wiedenmann* Der Ortsbus dient also vor allem der Anbindung der Alterheime ans Zentrum und ist nicht für Berufstätige gedacht. Entsprechend wird es nur vier Kurse am Nachmittag geben. Auch muss für den Ortsbus ein separates Billett gelöst, der ZVV-Tarif wird nicht zur Anwendung kommen.

Hier der geplante Fahrplan (kantonale und eidgenössische Bewilligungen stehen noch aus). Eingesetzt werden soll ein neunplätziger Kleinbus.

### Ortsbus Kurs Blumenau

#### Anschluss mit S26 von Winterthur

|                   |       |       |
|-------------------|-------|-------|
| S26 Winterthur ab | 13:26 | 14:45 |
| S26 Bauma an      | 13:59 | 15:20 |

### Ortsbus Kurs Blumenau

|                    |       |       |
|--------------------|-------|-------|
| Bauma Bahnhof ab   | 14:05 | 15:55 |
| Wellenau Kiesplatz | 14:08 | -     |
| Blumenau           | 14:10 | 16:00 |
| Steg Bahnhof an    | 14:13 | 16:05 |
| Steg Bahnhof ab    | 14:13 | 16:05 |
| Blumenau           | 14:16 | 16:10 |
| Wellenau Kiesplatz | -     | 16:14 |
| Bauma Bahnhof an   | 14:21 | 16:15 |

#### Anschluss mit S26 nach Winterthur

|                   |       |       |
|-------------------|-------|-------|
| S26 Bauma ab      | 14:40 | 16:40 |
| S26 Winterthur an | 15:15 | 17:15 |

### Der Busfahrplan ist nicht sonderlich gut abgestimmt auf den Fahrplan der S26 von und nach Winterthur.

Während die Anschlüsse aus Winterthur bei 3 Kursen mit 6 Minuten Umsteigezeit gut abgestimmt sind, muss in Richtung Winterthur zwischen 19 und 25 Minuten gewartet werden. Beim zweiten Kurs nach Blumenau ist der Anschluss aus Winterthur sogar so schlecht, dass 35 Minuten Aufenthalt in Bauma erforderlich sind.

### Reise nach Winterthur nicht möglich

Stellen wir uns vor, ein Altersheimbewohner muss einen Facharzttermin am Nachmittag in Winterthur wahrnehmen oder möchte neue Kleider kaufen. Weder aus der Blumenau noch aus dem Böndler lässt sich eine Reise nach Winterthur mit dem Bus bewerkstelligen.

### Besuch aus Winterthur kann zwei Stunden in Bauma verbringen

Stellen wir uns vor, ein Pensionär in der Blu-

### Ortsbus Kurs Böndler

|                   |       |       |
|-------------------|-------|-------|
| S26 Winterthur ab | 14:26 | 16:26 |
| S26 Bauma an      | 14:59 | 16:59 |

### Ortsbus Kurs Böndler

|                    |       |       |
|--------------------|-------|-------|
| Bauma Bahnhof ab   | 15:05 | 17:05 |
| Praxisgemeinschaft | 15:07 | 17:07 |
| Böndler an         | 15:10 | 17:10 |
| Böndler ab         | 15:10 | 17:10 |
| Praxisgemeinschaft | 15:12 | 17:12 |
| Bauma Bahnhof an   | 15:15 | 17:15 |

#### Anschluss mit S26 nach Winterthur

|                   |       |       |
|-------------------|-------|-------|
| S26 Bauma ab      | 15:40 | 17:40 |
| S26 Winterthur an | 16:15 | 18:15 |

menau erwartet einen Besuch aus Winterthur. Er kann frühestens um 14:10 in der Blumenau ankommen, und kann bis 16:10 in der Blumenau verweilen. Auch im Böndler ist ein zweistündiger Besuch möglich (Ankunft 15:10, Abfahrt 17:10).



Ortsbus in Brig © PostAuto Brig

### Beurteilung durch die IG Tösstallinie

Derzeit ist der Busfahrplan vor allem auf den innerörtlichen Verkehr zu den Altersheimen abgestellt. Wir hoffen, dass dieser Versuchsbetrieb so gut angenommen wird, dass in Zukunft eine Ausdehnung möglich wird, die den Bedürfnissen von Pensionären und anderen noch besser entgegenkommt.

## Impressum

### Herausgeberin

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

Die ZUGnummer 41 erscheint im Februar 2017. LeserInnen-Beiträge senden Sie bitte bis am 15. Januar an Hannes Gehring, medienredaktion@ig-toesstallinie.ch

### Druck

Druckerei Sieber AG  
8340 Hinwil  
Auflage:  
850 Exemplare

### DTP: Open-source-Programme ab ZUGnummer 35

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

Wo werden unsere Züge gewaschen, gewartet und repariert?

## Besichtigung der SBB Serviceanlage Oberwinterthur

Wir laden Sie ein, alle unsere Mitglieder und FreundInnen, am Donnerstag 10. November 2016 mit uns den Servicestandort Oberwinterthur kennen zu lernen, wo jährlich 6750 Züge der Zürcher S-Bahn und von Turbo gewartet und automatisch gewaschen werden.

Etwa wöchentlich werden die Fahrzeuge des Personenverkehrs aussen gründlich gereinigt und defekte Komponenten ersetzt. Die SBB betreibt weitere 9 Aussenreinigungsanlagen und führt schweizweit 200 Reinigungen pro Tag und rund 700'000 pro Jahr durch.

Während der etwa zweistündigen Führung müssen wir aus Sicherheitsgründen feste, geschlossene Schuhe tragen.

Wir treffen uns um 14.30 Uhr am Bahnhof Winterthur beim Gleis 2, beim Prellbock. Dann fahren wir um 14.41 mit der S12 gemeinsam nach Oberwinterthur und gehen zu



Für alle die nach der Führung einen Bärenhunger haben, reservieren wir auf 18 Uhr in der Römerstube einen Platz im Hotel-Restaurant Römertor, Guggenbühlstrasse 6. Das ist auf der Frauenfelderstrasse südlich des Technorama etwa 600 m Richtung Stadtzentrum.



Fuss zur Serviceanlage an der Flugplatzstrasse 7, wo um 15 Uhr unsere Führung beginnt.

**Anmeldung zur Besichtigung der SBB Serviceanlage Oberwinterthur am Donnerstag 10. November 2016**

Name:

Vorname:

PLZ/Ort:

Anzahl Teilnehmende:      mit Essen:  
Fleisch:      Vegi:

**Bitte anmelden bis am 6. November 2016 bei**

Rafael Haas  
Tablatstrasse 6  
8492 Wila

vizepraesident@ig-toesstallinie.ch  
Handy Nummer 079 343 92 76