

Wir sahen, wo unsere Züge gewaschen, gewartet und repariert werden

Globalisierte Schweiz

Wir besichtigten die SBB Serviceanlage Oberwinterthur

Während zweier Stunden durchstreiften wir, Mitglieder und FreundInnen der IG Tösstallinie, unter kundiger Führung, die riesigen Hallen des Servicestandortes Oberwinterthur. Die Grösse der Anlage, der Umfang der Aufgaben und die perfekte Organisation haben mich sehr beeindruckt.



Hannes Gehring Am 10. November 2016 treffen wir uns um 14:30 am Bahnhof Winterthur und fahren zusammen nach Oberwinterthur. Von dort gehts zu Fuss weiter bis zur Serviceanlage an der Flugplatzstrasse 7. Es ist weiter, als wir erwartet haben, und wir müssen fast rennen. Einige sind nicht so gut zu Fuss, für sie ist es ein unnötiger Stress, das tut uns leid.

Zuerst müssen wir leuchtgelbe Westen und Schutzbrillen anziehen, damit

wir gut sichtbar und gegen allfällige Splitter geschützt sind. Dann werden wir für die Führung in zwei Gruppen eingeteilt. Christian Hosmann, Teamleiter Instandhaltung, übernimmt unsere Gruppe.

125 Mitarbeitende arbeiten an 7 Tagen 24 Stunden. Etwa wöchentlich werden die Fahrzeuge des Personenverkehrs aussen gründlich gereinigt

Fortsetzung -->

Bringt die Globalisierung die Welt aus dem Gleichgewicht?

Krieg in Syrien, weltweite IS-Attentate, Klimawandel, Bankenkrisen: ein Gefühl von Hilflosigkeit breitet sich aus. Wie immer in unsicheren Zeiten preisen die falschen Propheten ihre einfachen Lösungen an: Trump, Putin, Erdogan, Petry, Le Pen, Wilders. Ihr Rezept: Mauern bauen gegen Fremde, Abschottung. Allein sind wir stark. Die Globalisierung ist schuld. Das höre ich oft auch hier in der Schweiz. Doch die Globalisierung ist eine Folge der stets zunehmenden Mobilität. Wir können als Touristen rund um die Erde fliegen. Wir fahren in vier Stunden von Zürich nach Paris. Unsere Banken verschieben in Sekunden Milliarden rund um die Welt. Auch unsere Firmen exportieren und importieren ihre Produkte weltweit. Die veränderten technischen Möglichkeiten, wie zum Beispiel das Internet, haben diesen globalen Handel und Verkehr möglich gemacht. Dieser Welthandel wurde nicht von Akteuren, zum Beispiel der Industrie, geplant und verwirklicht. Er entstand ungeplant als Folge der veränderten Situation. So wie nach dem Aufkommen der Handys kaum jemand mehr handgeschriebene Briefe verschickt. Ich denke, wir müssen die Globalisierung akzeptieren und uns so verhalten, dass wir keine VerliererInnen werden. Wir müssen Sprachen lernen, damit wir mit anderssprachigen kommunizieren können. Wir sollten darauf hinwirken, dass neben dem Handel auch die Politik globalisiert wird. Dass sich die politischen Parteien dafür einsetzen, dass Arbeitende aus China nicht gegen Arbeitende aus der Schweiz ausgespielt werden. Dass Umweltnormen und Menschenrechte weltweit gelten. Natürlich ist diese politische Globalisierung schwierig zu erreichen. Doch kleine Bei-

Fortsetzung -->

träge sind möglich: zum Beispiel Max Havelaar-Bio-Bananen kaufen, die den Produzierenden in Südamerika bessere Löhne und weniger Gift ermöglichen. Oder abstimmen gehen und vielleicht an Demos teilnehmen bei Themen, die unsere ganze Welt betreffen. Zum Beispiel das weltweite Dienstleistungsabkommen TISA. Dieses will eine möglichst weitgehende Deregulierung des Service Public, zum Beispiel Privatisierung der Schulen, Spitäler, Fernsehen und Radio, Bahnen, Wasserversorgung etc. Ich denke, wir sollten versuchen, uns gut zu informieren über die weltweiten Veränderungen. Mich interessiert deshalb sehr das Echo der Zeit oder die Sendung International auf Radio SRF1, abends um 18 Uhr oder um 19 Uhr auf SRF2.

und defekte Teile ersetzt. In der Durchlaufreinigung werden täglich bis zu 30 Züge aussen gewaschen und täglich 25 Züge technisch betreut und repariert. Das sind jährlich 6'750 Zü-

Die zu wartenden Züge fahren auf Gleisen in die Halle ein. Diese Gleise sind so angeordnet, dass für Arbeiten im Passagierraum die Züge ebenerdig zugänglich sind, für Arbeiten am



ge der Zürcher S-Bahn und von Thurbo. Die SBB betreibt weitere 9 Aussenreinigungsanlagen und führt schweizweit 200 Reinigungen pro Tag und rund 700'000 pro Jahr durch.

Fahrwerk von unten, und für Arbeiten an den Stromabnehmern von oben. Zu diesem Zweck gibt es unter dem Gleis eine Etage und über dem Gleis eine Galerie. Bei durch Abnüt-



zung unrunder Rädern rollt das Fahrzeug direkt auf die Schleifmaschine und lässt sich die

Räder nachschleifen. Wenn die Bügel der Stromabnehmer auf dem Dach der Fahrzeuge



Fortsetzung-->

Inhalt

Wir besichtigen die SBB Serviceanlage Oberwinterthur	1
Bringt die Globalisierung die Welt aus dem Gleichgewicht?	1
Fahrplanbegehren der IG Tösstallinie zum Fahrplan 2018	5
Digitale Anzeigetafel ergänzt Lautsprecher	6
Start Planung ZVV-Fahrplan 2018/2019	7
Wenn die Schiene auf die Strasse trifft: Bahnübergänge	9
Der nostalgische Railway Walk	13
Grossbaustelle Bahnhof Elgg: Was hat es damit auf sich?	14
Stand der Umbauten in Sennhof-Kyburg	15
Anmeldeformular IG Tösstallinie	16

abgenützt sind, ersetzt man sie von der Galerie aus. Falls die Klimaanlage defekt ist, wechselt man sie als komplettes Modul von der Galerie her per Kran aus. Alle unter Spannung stehenden Fahrleitungen sind mit roten Leuchtketten markiert. Eine Art kleiner, elektrisch angetriebener Traktor verschiebt die Fahrzeuge in der Halle. In der unteren Etage gibt es eine Drehscheibe, welche ganze Module horizontal drehen kann. Zu wartende Züge müssen am nächsten Tag wieder einsatzbereit sein. Deshalb müssen auch alle Ersatzteile sofort verfügbar sein. Zu diesem Zweck

ne für alle zu wartenden Züge erstellt. Dort sehen die Arbeitenden wo sie eingeteilt sind, was sie zu tun haben und bis wann die Arbeit fertig sein muss. Ich habe das Gefühl, dass die Arbeitslast gross ist. Auf einem Poster ist die Wirkung des Quality Managements auf die gewünschte Arbeitsqualität dargestellt. Durch gute persönliche Arbeitshaltung und Qualitätskultur im Team soll man Störfällen vorbeugen, statt von ihnen überrascht zu werden, und so die Anzahl Störungen pro Million gefahrene Kilometer von 2003 bis 2020 auf einen Drittel reduzieren. - Ich bin froh,



gibt es in den Hallen riesige Hochregallager mit etwa acht Buchten und sieben Etagen, wo Ersatzteile wie zum Beispiel Kopfpolster oder Fensterscheiben gelagert sind. Kleinteile wie Türklinken befinden sich in einem automatischen Hochregallager, welches nach Eingabe der Teilenummer an der Ausgabebuch das gewünschte Teil dorthin transportiert. Nebenan stehen auch ganze Module wie Klimaanlagen, Luftkompressoren oder komplette Fahrwerke. Damit die Kommunikation schnell vor sich geht, stehen für das Überbringen von Arbeitspapieren Dienstvelos zur Verfügung. Für jeden Tag werden Arbeitsplä-

che erstellt. Dort sehen die Arbeitenden wo sie eingeteilt sind, was sie zu tun haben und bis wann die Arbeit fertig sein muss. Ich habe das Gefühl, dass die Arbeitslast gross ist. Auf einem Poster ist die Wirkung des Quality Managements auf die gewünschte Arbeitsqualität dargestellt. Durch gute persönliche Arbeitshaltung und Qualitätskultur im Team soll man Störfällen vorbeugen, statt von ihnen überrascht zu werden, und so die Anzahl Störungen pro Million gefahrene Kilometer von 2003 bis 2020 auf einen Drittel reduzieren. - Ich bin froh,

che erstellt. Dort sehen die Arbeitenden wo sie eingeteilt sind, was sie zu tun haben und bis wann die Arbeit fertig sein muss. Ich habe das Gefühl, dass die Arbeitslast gross ist. Auf einem Poster ist die Wirkung des Quality Managements auf die gewünschte Arbeitsqualität dargestellt. Durch gute persönliche Arbeitshaltung und Qualitätskultur im Team soll man Störfällen vorbeugen, statt von ihnen überrascht zu werden, und so die Anzahl Störungen pro Million gefahrene Kilometer von 2003 bis 2020 auf einen Drittel reduzieren. - Ich bin froh, dass ich pensioniert bin. Wir sind am Ende unserer Führung angelangt. Wir bedanken uns bei unsern engagierten und kompetenten "Reiseleitern" und Rafael Haas, unser Vizepräsident und Aktuar, übergibt jedem eine Flasche Wein. Nach den vielen Eindrücken spüren wir den Hunger und freuen uns aufs gemeinsame Essen. Von den hellen Hallen erreichen wir im Dunkel und bei strömenden Regen unser Hotel-Restaurant Römertor, wo "Geschnetzeltes Casimir im Reisring, serviert mit rassisger Currysauce, garniert mit Früchten" auf uns wartet.



Fahrplanbegehren der IG Tösstallinie zum Fahrplan 2018

Wie alle zwei Jahre steht für den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 ein Fahrplanverfahren an. Dazu können Bürger aber auch Gemeinden und Vereine Fahrplanbegehren einreichen.

Ralf Wiedenmann Zwischen 13. und 29. März 2017 werden die vom ZVV ausgearbeiteten

esstallinie.ch heruntergeladen werden und an die Gemeinden verschickt werden können:



Den SBB auf die Finger schauen - Foto aus einem Artikel des Zürcher Oberländers (ZOL) vom 22.11.2016: Die IG Tösstallinie setzt sich für den öv im Töss- und Jonatal ein. 2018 wird mit dem Halbstundentakt auf der ganzen Linie der S26 eine ihrer Hauptforderungen erfüllt. Rafael Haas und Hannes Gehring beim Foto-termin für den Artikel des ZOL.

Fahrpläne im Internet unter www.zvv.ch veröffentlicht. Spätestens bis 29.3.2017 müssen die Fahrplanbegehren bei der Wohnortgemeinde eingehen. Wie immer wird die IG Tösstallinie ihre Fahrplanbegehren bereits im Vorfeld einreichen, damit der ZVV ihre Vorschläge bereits in den Angebotskonzepten, welche im Internet veröffentlicht werden, berücksichtigen kann. Die IG Tösstallinie wird diesmal nur fünf Vorschläge mit detaillierter Begründung einreichen, welche auch von Privatpersonen von der Homepage www.ig-toesstallinie.ch

1. Als Vorlauf zum neuen Betriebskonzept der S26 ab Dezember 2018 verkehrt bereits ab Dezember 2017 eine zusätzliche S26 ab Bauma um 5:04 mit Ankunft in Winterthur um 5:38.
2. Als Vorlauf zum neuen Betriebskonzept der S26 ab Dezember 2018 verlässt bereits ab Dezember 2017 eine zusätzliche

Fortsetzung -->

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
Neuschwändiweg 18
8496 Steg
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

- S26 den Bahnhof Bauma um 20:22 mit Ziel Rüti ZH. Dabei handelt es sich um die S26, die Winterthur um 19:45 verlässt.
3. Die S26, Bauma ab 5:22 Richtung Rüti ZH an 5:48 wird ab Dezember 2017 bereits ab Winterthur ab 4:45 eingesetzt. Diese Verbindung verkehrt derzeit als Leerzug von Winterthur bis Bauma und kann daher praktisch ohne Zusatzkosten für die Fahrgäste geöffnet werden.
 4. Verlängerung der S26 von Rüti ZH nach Rapperswil. Seit Einführung der S15 fährt die S26 nur noch bis Rüti ZH und nicht mehr bis Rapperswil wie bis 2004 (täglich), bis 2005 (zumindest am Wochenende). Damit hat die S26 den Anschluss an den Voralpenexpress Richtung Zentral- und Südschweiz verloren. Wir bitten zu überprüfen, ob die S26 nach Fertigstellung des Umbaus des Bahnhofs Rapperswil, welche auf Mitte 2018 verschoben wurde, wieder bis Rapperswil verkehren kann.
 5. Die S11 fährt nicht nur in den Hauptverkehrszeiten, sondern ganztägig von und ab Wila.

Gehörlosengerechte Information über Störungen

Digitale Anzeigetafel ergänzt Lautsprecher

Am Bahnhof Turbenthal sind die Lautsprecher mit einer digitalen Anzeigetafel ergänzt worden.

Hannes Gehring Auf allen Stationen im Töss- tal sollen digitale Anzeigetafeln installiert



werden. Theres Agosti, die früher im Gehörlosendorf Schloss Turbenthal gearbeitet hat, wies Gemeinderat Erich Pfäffli darauf hin, dass Gehörlose die Störungsmeldungen der SBB via Lautsprecher nicht hören können, und es sinnvoll und vielleicht möglich wäre, die geplante Installation der Anzeigetafel in Turbenthal vorzuziehen.

Erich Pfäffli hat die SBB angefragt, und sie haben dann zu unserer Freude die Tafel kurzfristig installiert.



Start Planung ZVV-Fahrplan 2018/2019

All zwei Jahre gibt es im Züricher Verkehrsverbund (ZVV) ein Fahrplanverfahren, bei dem die Gemeinden über den Fahrplan der nächsten zwei Jahre beteiligt werden. Das jetzige Fahrplanverfahren betrifft die Periode Dezember 2017 bis Dezember 2019.

Ralf Wiedenmann An den drei regionalen Verkehrskonferenzen (RVKs) Oberland, Pfäffikon/Mittleres Tösstal und Winterthur stellten der ZVV und die Verkehrsunternehmen (SBB, Turbo, Postauto, Stadtbus Winterthur, Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland) bereits ihre Konzepte für den Fahrplan ab Dezember 2018 vor. Im Dezember 2018 wird bekanntlich die letzte Etappe der vierten Teilergän-

zung der Tösstallinie nur begrenzte Mittel zu Verfügung. Damit lassen sich keine Angebotsausbauten realisieren, sondern allenfalls Kapazitätsengpässe beseitigen oder die Betriebsstabilität (Verspätungsabbau) verbessern. Für den Fahrplan 2019 (Dezember 2018-Dezember 2019) stehen für die Region Mittleres Tösstal/Pfäffikon 510'000 Franken zur Verfügung, welche für das verbesserte



Der Bahnhof Sennhof-Kyburg wird auf den Fahrplanwechsel 2018 zur Kreuzungsstation mit einem 170 Meter langen Aussenperron umgebaut.

zungen der Zürcher S-Bahn eingeweiht. Sie betrifft die Region Winterthur mit ihren Zulauf-S-Bahnlinien und somit auch die Tösstallinie. Mit der Einführung des exakten Halbstundentakts auf dem gesamten Streckenverlauf der S26 und der Verlängerung der S11 von Winterthur Seen (bisher S12) nach Wila stehen grössere Änderungen auch beim Busverkehr an. Für den Fahrplan ab Dezember 2017 stehen dagegen nur marginale Änderungen an.

Für den Fahrplan 2018 (Dezember 2017 bis Dezember 2018) stehen für die Region ent-

Angebot der S26 (Halbstundentakt ganztägig zwischen Winterthur und Rüti), die Einführung der S11 (Wila-Winterthur-Zürich stündlich) und die Anpassung der Buslinien auf den neuen S-Bahnfahrplan verwendet werden sollen. Im November wurden bei den RVKs bereits die Konzepte zu diesem neuen Fahrplan vorgestellt. Doch zunächst gibt es einen Wehrmutstropfen zu verdauen. Wegen den umfangreichen Umbauarbeiten am Bahnhof Winterthur gibt es bereits im Fahrplan 2017

Fortsetzung -->

Einschränkungen auf den S-Bahnlinien S8 Winterthur-Zürich und S26. Hinzu kommt der Endspurt bei den Bauarbeiten entlang der S26 (Sennhof-Kyburg, Saland).

Bauarbeiten: S8 ab 21 Uhr nur noch bis Effretikon statt Winterthur

Die S8 von Zürich über Oerlikon, Wallisellen, Dietlikon und Effretikon wird ab 21 Uhr nur noch bis Effretikon verkehren. Damit verlieren die Fahrgäste ab den genannten Bahnhöfen den Anschluss an die S26, denn die Ersatzverbindung ab Effretikon mit der S7 kommt in Winterthur erst zu Minute 24 an, zu knapp um die S26 mit Abfahrt zur Minute 26 zu erreichen. Dies betrifft die Züge der S8 Zürich Hauptbahnhof ab 20:55 und 21:55. Auch mit der S8 Zürich Hauptbahnhof ab 23:25, mit der man bisher die letzte S26 Winterthur ab 23:52 erreicht hatte, kommt man seit Dezember 2016 nicht mehr ins Tösstal, denn auch sie endet in Effretikon. Da der Umbau des Bahnhofs Winterthur bis 2020 beansprucht, wird diese Einschränkung bis 2020 bestehen.

Nachtsperrung S26 zwischen Seen und Bauma

Sperrung der Bahnstrecke und Busersatz ist vorgesehen jeweils in den Nächsten von Mo/Di bis Fr/Sa vom 14.3.-28.3.2017, vom 10.4.-28.4.2017 und vom 28.8.-23.9.2017.

Wochenendsperrung S26 zwischen Seen und Bauma

An Wochenende vom 7.4.-10.4.2017 wird es durchgehend zu einem Bahnersatz kommen.

Sperrung zwischen Grüze und Winterthur HB untertags

Von Mo-Fr vom 18.4.-12.5. wird die S26 zwischen Grüze und Winterthur HB von 9:50 bis 14:50 eingestellt. Fahrgäste nach Winterthur müssen dann in Grüze umsteigen, was für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität sehr mühsam ist, denn in Winterthur Grüze muss beim Umstieg von der S26 zur S35 (oder umgekehrt) der Bahnsteig über eine Unterführung mit Treppen ohne Rampen oder Aufzug gewechselt werden. Bei der stündlichen Verbindung mit Ankunft in Seen zur Minute 31 empfehlen wir daher, bereits in Seen auf die S12 umzusteigen mit Abfahrt zur Minute 44. Sämtliche Fahrgäste nach Zürich können sich bei der S26 mit Ankunft in Seen zur Minute 31 einmal umsteigen sparen, wenn sie gleich in Winterthur Seen umsteigen, statt in Winterthur Grüze auf die S35, und nochmals in Winterthur HB auf die S12.

Anpassung des Postbusfahrplans der Hauptverkehrslinie 834 Kollbrunn-Rumlikon-Fehraltorf

Der Bau des Kreisels an der Kreuzung Tösstalstr./Weisslingerstr. erfordert eine Fahrzeitverlängerung. Deshalb muss die Abfahrt des 834er ab Kollbrunn um 6:19 und 7:19 auf 6:31 und 7:31 verlegt werden. Damit fährt die Buslinie nahezu im exakten Halbstundentakt zur Hauptlinie 832 und hat in Fehraltorf nicht mehr Anschluss an die S19 über Oerlikon nach Zürich, sondern an die S3 über Stettbach/Stadelhofen nach Zürich. Dies hat den Vorteil, dass man aus dem Tösstal wieder Anschluss an die S3 nach Wetzikon (und weiter mit der S5 Richtung Pfäffikon SZ hat). In der Gegenrichtung gibt es diese Verbindung jedoch nicht.

Postauto 806: Eine zusätzliche Fahrt nach Seelmatten

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 fährt das

Postauto 806 Turbenthal ab 17:50 nach Neubrunn weiter bis nach Seelmatten. Damit hat Postauto ein von der Gemeinde Turbenthal an der RVK Mittleres Tösstal vom Mai 2015 eingereichtes Begehren umgesetzt. Postauto hatte damals zugesagt zu prüfen, ob einzelne Kurse von Neubrunn nach Seelmatten verlängert werden können, ohne die Fahrplanstabilität zu gefährden. Die IG Tösstallinie sagt im Namen der Pendler aus Seelmatten danke für die Flexibilität und das Engagement von Postauto.

Wann genau fährt die S26 ab Dezember 2018 im Halbstundentakt?

Gemäss Planungsstand des ZVV vom November 2016 soll die S26 im Abschnitt Winterthur-Bauma täglich 5 bis 24 Uhr im Halbstundentakt verkehren. Damit wird neu die erste S26 in Bauma um 5:10 abfahren und Winterthur um 5:47 erreichen (ein lang gehegter Wunsch der Gemeinden und der IG Tösstallinie). Ab Winterthur wird die S26 zwischen 5:13 und 23:52 im Halbstundentakt verkehren (eine zusätzlichen S26 also ab 23:13).

Zwischen Bauma und Rüti ist der Halbstundentakt zwischen 5:20 und 20:30 vorgesehen, von 21h-24h gibt es wie bisher einen Stundentakt mit dem Bus.

S11 bis Wila nur während den Hauptverkehrszeiten, ansonsten nur bis Sennhof-Kyburg

Bereits vor Abhaltung der RVKs im November wurden wir aufgeschreckt, dass in der neue veröffentlichten Fahrplangrafik zu den 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich plötzlich die stündliche S11 nur noch während den Hauptverkehrszeiten bis Wila eingezeichnet war, und ausserhalb der Hauptverkehrszeiten nur noch bis Sennhof-Kyburg verkehren soll. Dies wurde dann auch an den RVKs so bestätigt. Die S11 soll (gemäss Planungsstand vom November) zwischen Wila und Sennhof-Kyburg nur Mo-Fr von 6h-9h und von 15h-19h verkehren. Wegen den Bauarbeiten in Winterthur kann die S11 ab Zürich bis Sennhof-Kyburg zunächst nur von 6h-22h verkehren. Ab 2021 wird die Betriebszeit (wie bisher bei der S12) wieder 6h-24h betragen.

Eingeschränkte Betriebszeit S11: Gemeinden und IG Tösstallinie werden Protest einlegen

Nachdem in den bisherigen Veröffentlichungen nie davon die Rede war, dass die S11 nur in Hauptverkehrszeiten bis Wila verkehren soll, und ansonsten nur bis Sennhof-Kyburg, waren sowohl die Gemeinden als auch die IG Tösstallinie enttäuscht. Die IG Tösstallinie wird deshalb ein Fahrplanbegehren einreichen und die Gemeinden werden wohl auch Protest einlegen. Ein Fahrzeug wird nicht gespart, statt bis Wila zu fahren wird die S11 in Sennhof-Kyburg 47 Minuten Aufenthalt ha-

ben, statt 20 Minuten in Wila. All diese Angaben sind per Planungsstand November 2016, es bleibt abzuwarten, wie die im Internet veröffentlichten Fahrpläne im März 2017 aussehen.

Anpassung der Postautolinien an neuen S26/S11 Fahrplan noch in Bearbeitung

Bisher sind mit Ausnahme der Linien ab Kollbrunn (832, 834) die Anschlüsse der Postautolinien zwischen S26 und S3/S19 auf die S3/S19 ausgerichtet. Dies wird auch mit dem neuen Fahrplan der S26 so bleiben. Bei der Hauptverkehrslinie 834, die bisher ebenfalls sowohl in Fehraltorf als auch in Kollbrunn Anschluss an die S-Bahn gewährte, wird noch an einem Konzept gearbeitet, um dies zu gewährleisten. Bei der Linie 825 Turbenthal-Pfäffikon ZH die bisher nur auf die S3 (und in

den Stosszeiten auf die S19) Anschluss gewährte, könnten die Hauptverkehrskurse neu auch auf die S26 Anschluss gewähren.

Termine

Vom 13.-29.3.2017 werden die Fahrpläne öffentlich im Internet ausgelegt. Bis spätestens 29.3.2017 müssen die Fahrplanbegehren bei den entsprechenden Gemeinden eingehen. Diese werden dann in den RVKS von Mai besprochen. Im Sommer entscheidet der Verkehrsrat über den ZVV-Fahrplan. Im August/September wird die sogenannte „Rekursauflage“ an die Gemeinden verschickt. Nur die Gemeinden könnten gegen den Fahrplanentwurf Rekurs einlegen. Der Fahrplan 2018 startet am 10. Dezember 2017, der wichtigere Fahrplan 2019 startet am 9.12.2018.

Rafaels Techniquecke: das lange Warten auf die Barriere

Wenn die Schiene auf die Strasse trifft: Bahnübergänge

Wird an einer regionalen Verkehrskonferenz von den Vertretern von ZVV und SBB ein neues Fahrplankonzept mit einem Angebotsausbau vorgestellt, so ist es jeweils fast so sicher, wie das Amen in der Kirche, dass von einem Gemeindevertreter eine der folgenden Fragen gestellt wird:

Rafael Haas „Wie wirken sich die zusätzlichen Züge auf die Wartezeiten an den Bahnüber-

ten?“ Gerade in ländlichen Regionen, wo der öffentliche Verkehr (öV) gegenüber dem



gängen aus?“ oder „Dann muss man künftig an den Bahnübergängen noch länger war-

Fortsetzung -->

motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Gesellschaft einen (noch) eher geringeren Stellenwert besitzt und daher von den Lokalpolitikern eher stiefmütterlich behandelt wird, werden die Vorteile eines guten Angebots im öV leider oft nicht erkannt und nur die Nachteile für den MIV gesehen.

Leider ist es in der Tat so, dass die Bahnübergänge länger geschlossen sind, wenn mehr Züge auf der die Strasse kreuzenden Eisenbahnlinie unterwegs sind. Das Problem der Wartezeiten für die Automobilisten kann eigentlich nur vollends gelöst werden, in dem die Bahnübergänge durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden. Ansonsten heisst es für die Automobilisten leider effektiv, dass sie die häufiger geschlossenen Schranken und die damit verbundenen Wartezeiten in Kauf nehmen müssen. Einige Automobilisten werden jetzt sicher sagen, dass geschlossene Schranken grundsätzlich kein grosses Problem sind, wenn sie doch nur nicht schon mehrere Minuten, bevor der Zug beim Bahnübergang ist, geschlossen werden. Obwohl diese Zeit vom Beginn des Blinkens beim Bahnübergang bis zur Durchfahrt des Zuges vom Automobilisten aufgrund des Wartens als länger wahrgenommen wird, als es denn schlussendlich ist, können doch mehrere Minuten vergehen, bis der Bahnübergang wieder frei gegeben wird. Die Dauer hängt davon ab, wie der Bahnübergang in die Sicherungstechnik der Bahninfrastruktur eingebunden ist.

Die strassenseitige Funktionsweise eines Bahnübergangs ist schnell erklärt: Wenn ein Zug naht, beginnen die Blinklichter wechselseitig zu blinken und nach etwa einer halben Minute beginnen sich die Schranken zu schliessen. Der Zug fährt vorbei und nach kurzer Zeit heben sich die Schranken wieder und der Weg ist frei.

Ungleich komplexer stellt sich dieser Vorgang bahnseitig dar. Dazu muss man sich in erster Linie zwei Dinge bewusst sein:

- * Der Bremsweg eines Zuges ist aufgrund der geringen Reibung zwischen Stahlrad und Stahlschiene um ein vielfaches länger, als derjenige eines Strassenfahrzeuges (Gummi auf Asphalt).
- * Ein ungesicherter Bahnübergang hat ein sehr hohes Gefährdungs- und Schadenspotential, wie es uns bei jedem Unfall, welcher an einem Bahnübergang geschieht, wieder in Erinnerung gerufen wird.

Daher muss bei einem Bahnübergang um jeden Preis verhindert werden, dass er von einem Zug befahren werden kann, wenn er, aus welchem Grund auch immer, nicht geschlossen werden kann. Dies kann beispielsweise aus einer Fehlfunktion seitens der Bahntechnik herrühren oder aber auch, wenn ein Strassenfahrzeug verhindert, dass die Schranken

geschlossen werden können. Achtung: Ein Strassenfahrzeug, welches zwischen den Schranken eingeklemmt ist, führt nicht gezwungenermassen zu einer Fehlfunktion, da die Schranken ja trotzdem ihre Endlage erreichen können. Damit der Lokführer erkennt, dass alle vor ihm liegenden Bahnübergänge geschlossen sind, hat auch er ein Signal, welches dies ihm anzeigt. Allerdings steht das nicht, wie das Blinklicht für die Strassenfahrzeuge, direkt vor dem Bahnübergang (Bremsweg!), sondern weit davor. Auch kümmert sich dieses Signal nicht bloss um die Bahnübergänge, sondern sagt dem Lokführer, dass sein gesamter Fahrweg bis zum nächsten Signal frei ist. Um dies aber genau zu verstehen, müssen wir nun einen kleinen Exkurs in die Bahnsicherungstechnik unternehmen:

Die wichtigsten Signale bei der Eisenbahn sind die sogenannten Hauptsignale. Sie haben, vereinfacht gesagt, die gleiche Funktion wie die Lichtsignale für Strassenfahrzeuge: Wenn sie rot zeigen, dann dürfen sie nicht überfahren werden. Werden sie doch überfahren, hat dies für den Lenker bzw. den Lokführer einschneidende Konsequenzen. Bei einem Schienenfahrzeug wird darüber hinaus automatisch noch eine Schnellbremsung eingeleitet. Da ein Lokführer aber unter Umständen ab dem Zeitpunkt, wenn er das rote Hauptsignal sieht, gar nicht mehr in der Lage ist, vor letzterem zum Stillstand zu kommen, gibt es bei der Eisenbahn noch sogenannte Vorsignale. Sie zeigen dem Lokführer an, was das nächste Hauptsignal zeigt, damit dieser noch in der Lage ist, den Zug vor dem Hauptsignal zum Stehen zu bringen. Der Gleisabschnitt zwischen zwei Hauptsignalen wird als Streckenblock bezeichnet. Er darf gleichzeitig nur von einem Zug befahren werden. Erst wenn ein vorausfahrender Zug den Blockabschnitt freigibt, kann ein zweiter Zug in diesen wiederum einfahren. So wird verhindert, dass zwei Züge miteinander kollidieren.

Gibt das Stellwerk nun einen Streckenblock frei, sprich das Hauptsignal wechselt auf grün, so kann dies erst geschehen, wenn sich kein Zug mehr im Streckenblock befindet und sämtliche Bahnübergänge, welche sich in diesem Streckenblock befinden, dem Stellwerk das Erreichen der Endlage gemeldet haben. Bleibt bei irgendeinem Bahnübergang innerhalb des Streckenblocks ein Lastwagen auf dem Schienen stehen und verhindert, dass sich die Schranken schliessen können, so erkennt dies das Stellwerk und gibt dem Zug, welcher vor dem Hauptsignal steht, die Strecke nicht frei. In den meisten Fällen bekommt der Zug aber die freie Fahrt angezeigt und er kann losfahren.

Befinden sich in einem Streckenblock mehrere Bahnübergänge, so bleibt derjenige am kürzesten geschlossen, welcher sich am nächsten zum Abfahrtspunkt des Zuges befindet. Denn im Gegensatz zur Freigabe der

Strecke, wo die gesamte Strecke von Hauptsignal bis Hauptsignal freigegeben wird, gibt es bei der Auflösung der Freigabe eine sogenannte „Teilfahrstrassenauflösung“. Das heisst, sobald der Zug den Bahnübergang passiert hat, wird dem Stellwerk gemeldet: „Zug hat den Bahnübergang passiert“ und das Stellwerk öffnet den Bahnübergang. Der Bahnübergang welcher sich allerdings am weitesten vom Hauptsignal entfernt befindet, bleibt nach wie vor geschlossen und es kann noch mehrere Minuten dauern, bis der Zug dort eintrifft. Damit wir uns die Funktionsweise aber noch etwas besser vorstellen können, betrachten wir als Fallbeispiel einmal die Situation zwischen Turbenthal und Wila. Siehe untenstehende Abbildung 1:

Wila fahren, so muss ihm das Stellwerk den Streckenblock vom Ausfahrtsignal Turbenthal bis zum Einfahrtsignal Wila freigeben. Dies kann das Stellwerk aber erst tun, wenn die Bahnübergänge Käppeliweg und der Bahnübergang Tösstalstrasse geschlossen sind. Der Bahnübergang Sommeraustasse bleibt dagegen vorderhand noch offen. Jetzt fährt der Zug los und befährt dann als Erstes den Bahnübergang Käppeliweg. Sobald er diesen freigibt, erfolgt im Stellwerk eine Teilfahrstrassenauflösung und der Bahnübergang öffnet sich wieder. Noch bevor der Zug allerdings den Bahnübergang Tösstalstrasse befährt, muss der Schliessvorgang des Bahnübergangs Sommeraustasse in Wila eingeleitet werden. Würde dies nicht geschehen, so

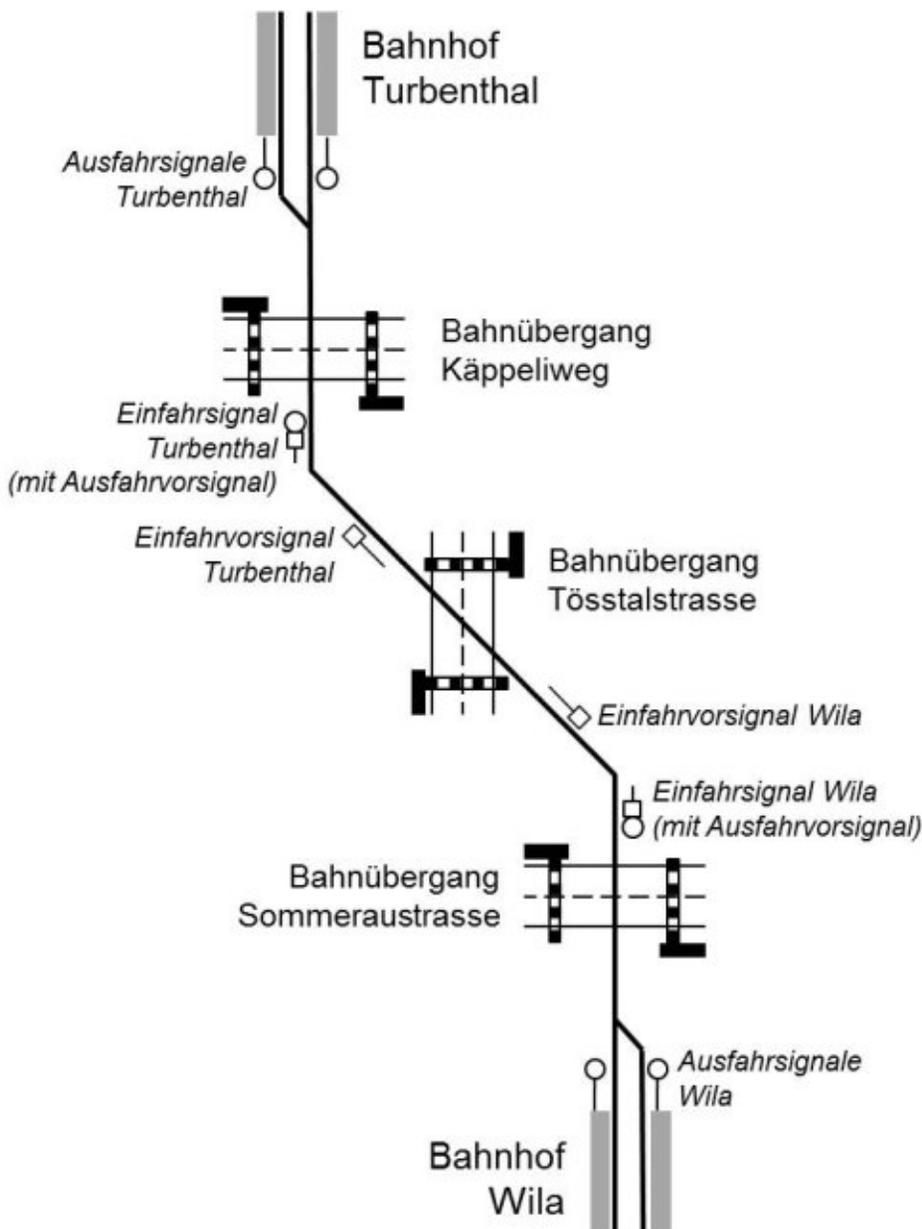


Abbildung 1: Schematische Skizze des Streckenabschnitts Turbenthal – Wila mit allen Bahnübergängen.

Auf dieser etwa 3 km langen Strecke befinden sich 3 Bahnübergänge: Der Bahnübergang Käppeliweg in Turbenthal, der Bahnübergang Tösstalstrasse zwischen den beiden Dörfern sowie der Bahnübergang Sommeraustasse in Wila. Will nun ein Zug von Turbenthal nach

zeigt das Einfahrsvorsignal Wila dem Lokführer an, dass das Einfahrtsignal Wila, welches noch vor dem Bahnübergang Som-

Fortsetzung -->

merastrasse steht, rot ist. Der Zug muss bremsen und käme schlussendlich vor dem Einfahrsignal Wila zum Stillstand. Daher muss der Bahnübergang Sommerastrasse bereits geschlossen sein, bevor der Zug am Einfahrsignal Wila vorbei fährt. Dann kann das Stellwerk den Streckenblock freigeben und das Einfahrsignal und das Einfahrsignal Wila stellen auf grün. Sobald der Zug die Bahnübergänge Tösstalstrasse und Sommerastrasse befahren hat, löst dies im Stellwerk wiederum eine Teilfahrstrassenauflösung aus und die Bahnübergänge öff-

stalstrasse. Es ist also so, dass in der Tat der Bahnübergang, welcher am stärksten befahren ist, am längsten geschlossen bleibt, und zwar egal, ob ein Zug von Wila nach Turbenthal oder von Turbenthal nach Wila fährt. Er muss geschlossen sein, wenn der Zug im Bahnhof Turbenthal oder Wila abfährt und öffnet sich wieder, sobald der Zug ihn passiert hat.

Doch gäbe es nicht eine Möglichkeit, diese Zeit zu verkürzen? Doch, die gibt es. Falls Streckenblöcke zu lang werden, kann vor dem



nen sich. Umgekehrt verhält es sich bei einem Zug, welcher von Wila nach Turbenthal fährt. Dann müssen zuerst die Bahnübergänge Sommerastrasse und Tösstalstrasse geschlossen sein. Beim Bahnübergang Käppeliweg, welcher sich erst im Streckenblock zwischen dem Einfahrsignal Turbenthal und dem Bahnhof Turbenthal befindet, beginnt der Schliessvorgang ungefähr, wenn der Zug die Tössbrücke in Wila befährt. Somit hat das Stellwerk genügend Zeit, das Einfahrsignal Turbenthal auf grün zu stellen, bevor der Zug dort eintrifft und zu einer Bremsung gezwungen würde.

Doch welcher Bahnübergang ist nun am längsten geschlossen von diesen dreien? Dazu müssen wir uns überlegen, welcher ist am weitesten von seinem Deckungssignal entfernt (als Deckungssignal wird das Hautsignal des Streckenblocks bezeichnet, zu welchem der Bahnübergang gehört). Bis zu diesem Bahnübergang hat der Zug ab dem Hauptsignal den längsten Weg. Fährt ein Zug von Turbenthal nach Wila, so erreicht er nach kurzer Zeit den Bahnübergang Käppeliweg. Dieser kann es also nicht sein. Der Bahnübergang Sommerastrasse ist weit vom Bahnhof Turbenthal entfernt, gehört aber bereits zum Streckenblock zwischen dem Einfahrsignal Wila und dem Bahnhof Wila. Dieser scheidet also auch aus. Bleibt der Bahnübergang Tös-

stalstrasse. Es ist also so, dass in der Tat der Bahnübergang, welcher am stärksten befahren ist, am längsten geschlossen bleibt, und zwar egal, ob ein Zug von Wila nach Turbenthal oder von Turbenthal nach Wila fährt. Er muss geschlossen sein, wenn der Zug im Bahnhof Turbenthal oder Wila abfährt und öffnet sich wieder, sobald der Zug ihn passiert hat.

Doch gäbe es nicht eine Möglichkeit, diese Zeit zu verkürzen? Doch, die gibt es. Falls Streckenblöcke zu lang werden, kann vor dem Bahnübergang ein sogenanntes Kontrolllicht aufgestellt werden (siehe nachstehende Abbildung 2) Dieses blinkt, sobald der Bahnübergang geschlossen ist und zeigt dem Lokführer an, dass der Bahnübergang geschlossen ist. In diesem Fall muss der Bahnübergang nicht mehr zum Zeitpunkt, wenn der Streckenblock freigegeben wird, geschlossen sein, sondern beginnt sich erst später zu schliessen, wenn der Zug allmählich in seine Nähe kommt. Im Tösstal gibt es ein solches Kontrolllicht beispielsweise vor dem Bahnübergang Wildbergstrasse in Turbenthal. Der Grund dafür liegt darin, dass Rämismühle-Zell nur eine Haltstelle ist und keine eigenen

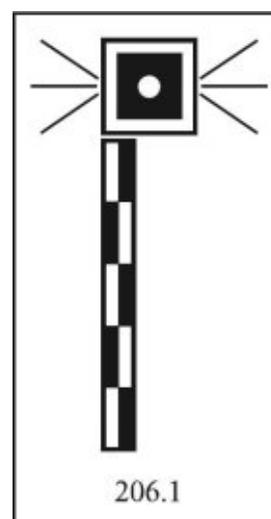


Abbildung 2:
Kontrolllicht [1]

Blocksignale besitzt. Der Streckenblock reicht dort also von Rikon bis Turbenthal. Fährt ein Zug also von Rikon nach Turbenthal, müsste ohne Kontrolllicht der Bahnübergang

Wildbergstrasse bereits geschlossen sein, sobald der Zug in Rikon abfährt. Dies hätte eine sehr lange Schliesszeit des Bahnübergangs zur Folge.

Es ist offensichtlich, dass die Technik, welche hinter einem Bahnübergang steckt, sehr komplex ist. Diese dient letztendlich unserer aller Sicherheit und verhindert Unfälle mit sehr hohem Schadenspotential. Dafür lohnt es sich auch, einmal ein bis zwei Minuten zu warten, wenn der „blöde“ Bahnübergang zwischen Wila und Turbenthal wieder einmal geschlossen ist.



Deutschland, Straße Alt-Eschersheim.
Foto L. Hamerski

Quellen:

- [1] Bundesamt für Verkehr BAV (2016): Schweizerische Fahrdienstvorschriften (2016) R 300.1-.15, Bundespublikationen, 3003 Bern

Auf der Kanalinsel Jersey: wandern auf einem ehemaligen Bahntrasse

Der nostalgische Railway Walk

Unsere Reise nach Jersey, wo man wunderbar wandern kann - den Steilküsten entlang oder sogar auf dem Meeresgrund

Hansruedi Büchi Kein Witz, denn bei Ebbe zieht sich das Meer kilometerweit zurück und ehemaligen Trasse der Bahn. Die Schienen sind nicht mehr vorhanden, weil sie entfernt



Südwesten von Jersey, St. Brelades Bay

kommt erst sechs Stunden später wieder. Einer der schönsten Wanderwege ist aber der Corbière Walk (Railway Walk St. Brelade) im Südwesten Jerseys. Hier geht man auf dem

wurden. Man wandert immer schön gerade aus über kleine Brücken und durch kleine Tun-

Fortsetzung -->



nels. Einkehren kann man im Rails Café St. Brelade. Diesen Weg können auch Rollstuhlfahrer benützen, und er ist auch mit dem Velo prächtig. Die Strecke ist 6 km lang, und führt durch kleine Dörfer zum Leuchtturm am Meer (Rue de la Corbière). Leider gibt es hier keine Eisenbahnen mehr.

Nach Jersey kann man über London fliegen, oder mit dem Auto durch Frankreich fahren und danach über das Meer mit der Fähre. Jersey ist eine Insel, liegt zwischen Frankreich und England und ist ein eigener Staat.

Auf der Insel gibt es nun ein gutes Busnetz, das sternförmig von der Hauptstadt verläuft.

Auf Jersey kann man sich auch viele Burgen aus dem Mittelalter und Bunker aus dem 2. Weltkrieg anschauen.

Pendler fragen sich: was wird beim Bahnhof Elgg gebaut?

Grossbaustelle Bahnhof Elgg: Was hat es damit auf sich?

Der eine oder andere, der von Winterthur Richtung Wil SG mit dem Zug unterwegs war, wird sich über eine grosse Baustelle westlich des Bahnhofs Elgg gewundert haben.

Ralf Wiedenmann Was hat es damit auf sich. Wir sind auf der Homepage der SBB fündig geworden.

Eckpunkte der Baumassnahme

1. Westlich des Bahnhofs Elgg baut die SBB auf einer Länge von rund 1 Kilometer zwei

zusätzliche Gleise, damit Personenzüge Güterzüge überholen können.

2. Mit zusätzlichen Signalen und Stellwerksanpassungen zwischen Sirnach und Wil können die Zugfolgezeiten zwischen S-Bahn und Fernverkehr verkürzt werden. Damit wird das mit Fahrplanwechsel De-



zember 2018 nochmals erhöhte Fernverkehrsangebot zwischen Zürich und St. Gallen ermöglicht. Bereits heute verkehren zwischen Winterthur und St. Gallen pro Stunde zwei S-Bahnen (S35), der Interregio mit Halt in Wil und Gossau, der IC ohne Halt und der ICN mit Halt in Wil, Uzwil, Flawil und Gossau. Ab Dezember 2018 soll es noch einen zweiten IC geben, der zwischen Winterthur und St. Gallen ohne Halt verkehrt.

3. Am Bahnhof Elgg baut die SBB den Mittelperron aus. Dies beinhaltet die Perronerhöhung für einen stufenfreien Ein- und Ausstieg, die Perrondachverlängerung sowie die Erneuerung der Perronmöblierung. Zudem wird beim Bahnhof ein neues Bahntechnikgebäude erstellt.

Sie fragen sich vielleicht, weshalb die Überholgleise für Güterzüge so lang sein müssen? Die Maximallänge von Güterzügen in der

Schweiz beträgt 750 Meter.

Wann wird gebaut?

Die Überholgleise, die Baumassnahmen zur Zugfolgezeitverkürzung und Erstellung des neuen Bahntechnikgebäude sollen bis 2018 fertiggestellt sein. Der Ausbau des Bahnhofs Elgg wird 2019 in Angriff genommen, und soll 2020 abgeschlossen werden.

Kosten und Finanzierung

Der Streckenausbau kostet rund 41,4 Millionen Franken und wird durch das Programm «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB)» des Bundes finanziert. Die Kosten für den Ausbau des Bahnhofs Elgg betragen rund 5,1 Millionen Franken und werden durch die Leistungsvereinbarung mit dem Bund finanziert.

Informationen: www.sbb.ch/bahnausbauten

Impressum

Herausgeberin

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

Die ZUGnummer 42 erscheint im September 2017. LeserInnen-Beiträge senden Sie bitte bis am 15. 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

Unterführung mit Zugangsrampe und Treppe sind bald fertig

Stand der Umbauten in Sennhof-Kyburg

In ZUGnummer 40 haben wir schon über den Umbau des Bahnhofs Sennhof-Kyburg berichtet, und über den Fahrplan ab Fahrplanwechsel 2018

Hannes Gehring Die Züge werden in Sennhof-Kyburg wie folgt verkehren: Abfahrt der S26 Richtung Winterthur immer zur Stunde xx.06 und xx.36, und der S11 Richtung Zürich xx.52. Abfahrt der S26 Richtung Rüti immer zur Stunde xx.22 und xx.52, und der S11 Richtung Wila xx.05.

Wegen der grossen Kälte wurden die Arbei-

ten am neuen Kreuzungsgleis mit dem 170 m langen Aussenperron und der Personenunterführung verzögert. Die Baustelle ist komplet mit hartgefrorenem Schnee bedeckt und die Temperaturen von minus 6 bis minus 12 Grad erlauben kein Betonieren. Eine starke

Fortsetzung -->

41



Mauer stützt das Bahntrasse des Kreuzungsgleises und trägt auf ihrer Rückseite eine flache Rampe als Zugang für Kinderwagen oder Rollstühle und eine steile Rampe mit der Treppe. Die Rampen sind auf der Vorderseite der Mauer ebenfalls vorhanden und stützen ihrerseits die Mauer bei der Einfahrt der Züge. Die Unterführung ist fertig erstellt, aber es fehlen noch die Anschlüsse von der westlichen Zugangsstrasse aus der Grossüberbauung, sowie der Anschluss zu Rampe und Treppe auf der östlichen Seite.

Mitgliederversammlung
Dienstag 21. März 2017
19:00

Restaurant Splendid, Tösstalstrasse 41,
Turbenthal

Wir laden alle Interessierten herzlich ein. Zum offiziellen Teil mit Olivier Hofmann, der uns die «Mobilität der Zukunft und die Rolle der Elektrofahrzeuge» vorstellt, 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 Rüti

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
Neuschwändiweg 18
8496 Steg

finanzen@ig-toesstallinie.ch

PC 84-51386-8

