

Wieso benützen erst wenige Fahrgäste statt der S12 die neue S11?

Die Zukunft macht mir Angst!

Der neue Fahrplan: Erste Erfahrungen

Seit dem 9. Dezember 2018 gilt auf der Tösstallinie der neue Fahrplan. Damit ist ein grosses Ziel erreicht, wofür sich die IG Tösstallinie seit über einem Jahrzehnt eingesetzt hat: Der Halbstundentakt auf der S26 zwischen Bauma und Winterthur und ab 2020 dann auf der ganzen Strecke.



© Bild SBB

Rafael Haas Dazu gibt es als Zückerchen obendrauf noch die S11, welche in der Hauptverkehrszeit ab Wila einen Direktzug nach Zürich anbietet. Da der

neue Fahrplan mit 6 Zügen pro Stunde zwischen Bauma und Winterthur (2 Mal die S26 und 1 Mal die S11) für eine eingleisige Strecke, wie es die Tös-

Brauchen wir die IG nicht mehr?

Hannes Gehring *Ich bin traurig: Hansruedi Büchi, der seit 2014 als Beisitzer so lebendige Reiseberichte verfasste und so gerne lachte, - hat unerwartet seine letzte Reise angetreten. Rafael Haas, unser Vizepräsident und gleichzeitig Aktuar und Bahn-Multitalent findet, nach 10 Jahren sei es für ihn nun genug, und er trete auf April 2020 zurück. Und schlussendlich hört Erwin Brand, unser Kassier, im April 2019 auf, weil er wegzieht. Er war zugleich Betreuer der Mitgliederdatei und Adresslieferant für die Druckerei. **Wir müssen diese drei Funktionen unbedingt wieder besetzen, sonst ist es aus mit der IG Tösstallinie: siehe Seite 16!***

Nun kann man sich sagen, die IG brauche es eigentlich nicht mehr, weil ihr Hauptziel - der durchgehende Halbstundentakt von Winterthur bis Rüti - ja ab Dezember 2020 erreicht sei. Bloss war dies ja nicht die einzige Aufgabe der IG. Wir sind auch die Ansprechpersonen, die Lobby für den öffentlichen Verkehr im Töss- und Jona-tal gegenüber SBB, ZVV, Busbetrieben sowie Gemeinden und Kanton. Wir setzen uns zum Beispiel an den regionalen Verkehrskonferenzen für Fahrpläne mit guten Anschlüssen ein. Oder machen mit unseren Mitgliedern aus dem ganzen Einzugsgebiet der S26 Freude oder Frust über das Bahnangebot für die Entscheidungsträger sichtbar. Zum Beispiel den Ärger über wochenlang defekte Billetautomaten. Und wer weiss, ob die heutige allgemeine Sparwelle nicht einestags auch ins Tösstal hinüberschwappen könnte und die Linien S26 und S11 betroffen wären? Und dann wäre es sicher besser, wenn es noch eine IG gäbe, die sich kompetent wehren könnte.

Man könnte sich aber auch sagen, wenn sich auf diese ZUGnummer hin niemand meldet für Vizepräsidium + Aktuariat,

Fortsetzung -->

Fortsetzung -->

Kasse + Mitgliederadministration sowie Beisitz, dann sei offenbar kein Interesse oder kein Bedarf mehr vorhanden. Und falls der Bedarf eines Tages wieder da wäre, könnte jederzeit eine neue IG geschaffen werden. Mir tut der Gedanke allerdings weh. Denn ich mache Redaktion und Layout der ZUGnummer seit der Nummer 14, das heisst seit 17 Jahren. Diese Arbeit mache ich gerne, denn sie gibt mir als Pensioniertem Sicherheit und Freude, weil sie ähnlich ist zu meiner vorherigen Tätigkeit als Technischer Redaktor, und weil ich gerne Kontakt habe.

Bereits in der ZUGnummer 13 von 2001 suchte die damalige Präsidentin Nicole Schwarz neue Vorstandsmitglieder, denn die alten waren seit der ZUGnummer 1 von 1995 dabei. Doch bei der nächsten Mitgliederversammlung vom 4. April 2002 hatte erst Alois Fischer neu zugesagt für den Vorstand, der damals aus acht Personen bestand. Aber es gelang Nicole an diesem Abend noch vier neue Leute zu finden, so dass die IG weiter bestehen konnte.

Im März 2010 traten alle Vorstandsmitglieder ausser mir zurück. Auf mein SOS hin fanden sich dann glücklicherweise Ralf Wiedenmann als Präsident, Rafael Haas als Vizepräsident und Christoph Gerber als Kassier. - Ich würde mich sehr freuen, wenn wir auch dieses Mal neue Frauen oder Männer fänden, und so die IG weiterleben könnte. Wenn es die IG nicht mehr gibt, dann verliert das ökologisch und nachhaltig ausgerichtete Töss-tal eine wichtige Stimme.

stallinie ist, doch eine sehr hohe Zugzahl darstellt, waren die Befürchtungen, der Fahrplan könnte aufgrund der zahlreichen Zugskreuzungen nicht stabil genug betrieben werden nicht unbegründet. Die ersten Erfahrungen nach 3 Monaten Betrieb zeigen jedoch, dass der Fahrplan sehr gut eingehalten werden kann. Ein Grund dafür sind sicherlich die grossen Fahrzeitreserven bei der S11, die im Fahrplan als Verspätungspuffer eingebaut sind. So beträgt die geplante Reisezeit bei der S11 zwischen Sennhof-Kyburg und Winterthur Seen beispielsweise 9 Minuten, bei der S26 sind es lediglich 4 Minuten. Bei der S11 ist darin allerdings auch noch der Zeitbedarf für das Ankuppeln der zusätzlichen Zugseinheit in Seen enthalten.

Die Tatsache, dass die S11 in der Hauptverkehrszeit bis nach Wila fährt, ist eine sehr schöne Sache für die Pendler nach Zürich, haben sie damit doch jetzt eine schnelle Direktverbindung vom Tösstal nach Zürich. Und in den ersten Monaten erscheint es, dass in diesem Zug auch noch mehr als genügend Sitzplätze vorhanden sind und das auch ab Zürich HB bzw. Stadelhofen. Diese Tatsache ist wohl daran geschuldet, dass ein neues Angebot immer eine gewisse Zeit benötigt, bis sich die Pendler an das neue Angebot gewöhnen. So zwängen sich die meisten Gewohnheitspendler zwischen Zürich und Winterthur immer noch in die S12. Wir dürfen auch gerne etwas stolz sein, dass die beiden Töss-taler Stationen Sennhof-Kyburg und Wila auf den Zielanzei-

entfallene Anschluss der S26 an die S8 teilweise kompensiert werden. Für die Pendler aus dem Tösstal, welche dennoch auf die S8 angewiesen sind, besteht nur ein Anschluss an die S11 von Wila. Die grössten Verlierer dieses Fahrplanwechsels sind ganz klar die Pendler von Rämismühle-Zell nach Effretikon, Dietikon oder Wallisellen. Da die S11 in Rämismühle-Zell nicht hält, führen die schnellsten Verbindungen nach Wallisellen entweder über einen Umweg zurück nach Turbenthal (Umstieg auf die S11) oder über Zürich Oerlikon und dann zurück nach Wallisellen. Diese Verbindung haben allerdings den Haken, dass beide für den Fahrausweis eine Tarifzone mehr erfordern, im zweiten Fall über Zürich Oerlikon sogar zwei, da die Zone 110 doppelt zählt.



Die Anschlüsse der S26 in Rüti auf die S15 nach Zürich HB und die S5 nach Rapperswil / Pfäffikon SZ bleiben unverändert. Da der Ausbau des Bahnhofs Tann-Dürnten noch ein Jahr in Anspruch nimmt, sind diese Verbindungen nach wie vor nur stündlich verfügbar. Ab 2020 ist es dann aber möglich, mit der zusätzlichen S26 und mit Umsteigen in Rüti auf die S5 eine halbe Stunde früher oder später in Pfäffikon SZ einen direkten Anschluss an den



gen der S11 jetzt bis nach Aarau getragen werden und so einem breiten Bahnpublikum bekannt werden.

Da die S26 jetzt neu im Halbstundentakt verkehrt, bestehen in Winterthur jetzt halbstündliche Anschlüsse an die S12, an den IR13 (Chur – St. Gallen – Zürich HB) sowie an den IC5 (St. Gallen – Zürich HB – Biel/Bienne – Lausanne). Da die beiden letzteren Fernverkehrszüge auch in Zürich Oerlikon halten, kann der

RE nach Chur zu haben. Somit entfällt die halbe Stunde Wartezeit in Rüti oder Pfäffikon SZ, wenn man aus dem Tösstal Richtung Chur will.

Es lässt sich also nach 3 Monaten ein gesamt-haft positives Fazit zum neuen Fahrplan ziehen, obwohl es bei einem Fahrplanwechsel neben den Gewinnern immer auch Verlierer gibt. In diesem Fall überwiegen glücklicherweise die Gewinner.



Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland
Postfach, 8494 Bauma, info@dvzo.ch, www.dvzo.ch
CHE-104.143.432 MWST

Depotareal Bauma 2020

Rund um die historische Bahnhofshalle Bauma führt der neue Bahnhofsrundgang über 11 Streckentelefon-Hörstationen auf einer Eisenbahn-Zeitreise vorbei an Zeitzeugen der Eisenbahngeschichte zur Lokremise.

Florian Vogel, DVZO «Der Dampfbahn-Verein gehört zum Dorf, ja fast wie die Kirche», hört man Gemeindepräsident Res Sudler aus der Hörmuschel sprechen, wenn man auf der

stand Rechnung.

Die Projektpartner wollen dem Bahnhof mehr Leben einzuhauchen: Vorbei an Zeitzeugen



Betriebsleiter Jürg Hauswirth weiht den Bahnhofsrundgang am 2. September 2018 festlich ein.
Foto: Hugo Wenger

Wählscheibe des unscheinbar wirkenden Streckentelephons die Ziffer 10 wählt. Das Telefon mit Bildschirm erzählt seit September 2018, montiert an der historischen Bahnhofshalle Bauma, den interessierten Wartenden Spannendes rund um den Bahnhof und den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO).

Der Bahnhofsrundgang ist der erste kleine Schritt des Projekts «Depotareal Bauma 2020». Zusammen mit der SBB will der DVZO am Bahnhof Bauma eine Drehscheibe für Kulturgutinteressierte, Eisenbahnenthusiasten und Naturliebhaber schaffen. «Bauma ist dafür der perfekte Ort» findet Christian Schlatter vom DVZO ebenfalls auf der Ziffer 10 des Telefons, «denn viele Museumsbahnvereine werden in Zukunft Mühe haben, auf dem öffentlichen Netz zu verkehren». Bauma werde wegen der für den regulären Personenverkehr stillgelegten und daher für den Dampfbetrieb benutzbaren Strecke nach Hinwil für die Eisenbahnszene an Bedeutung zunehmen – das Projekt trägt diesem Um-

der Eisenbahngeschichte sollen die Besucherinnen und Besucher auf beschilderten Wegen das Areal entdecken. Das Streckentele-



Iris Rennert demonstriert die Anwendung des Streckentelephons.
Foto: Madeleine Schoder

fon und die ebenfalls mit Audiodateien gespickte Drehscheibenwärterbude im

Fortsetzung -->

Inhalt

Der neue Fahrplan: Erste Erfahrungen	1
Brauchen wir die IG nicht mehr?	1
Depotareal Bauma 2020	3
Der Drache vom Hagheerenloch	5
Intern: der Vorstand der IG Tösstallinie	5
Abschied Hansruedi Büchi	6
Fahrplankonzept Ausbauschritt 2035	7
Der Bus der Zukunft	11
Besuch Museums-Spinnerei Neuthal	12
Impressum	15
SOS IG Tösstallinie: Wir suchen dringend	16
Anmeldeformular IG Tösstallinie	16



Depotareal geben einen ersten Eindruck, wie sich das Projektteam das Erlebbarmachen von Eisenbahngeschichte vorstellt. Gebaut wurden die beiden Audiostationen von der Künstlerin Iris Rennert, welche just in diesem Bereich viel Erfahrung hat, da sie wesentlich an der Installation des Bahnmuseums Albula in Bergün mitgewirkt hat.



Im Massstab 1:500 sind revitalisierte Töss, Drehscheibe und die neuen Schuppen gut sichtbar.
Foto: Florian Vogel

Wird das Projekt der SBB und dem DVZO realisiert, muss wegen dem notwendigen Gewässerabstand die Töss hinter dem Bahnhof leicht verlegt und revitalisiert werden. Das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich unterstützt dieses Projekt. Der Töss soll also im wörtlichen Sinn «mehr Leben eingehaucht» werden. Denn eine ökologisch aufgewertete Töss wäre nicht nur für Spaziergänger und Erholungssuchende eine Freude, sondern auch für Pflanzen und Tiere, sagt Christian Marti vom AWEL. Zudem kann der Kanton Zürich ober-

halb des Bahnübergangs Sternenbergerstrasse gleichzeitig Hochwasserschutzmassnahmen realisieren. Sie sollen das Dorf und den Bahnhof künftig besser vor möglichen Überschwemmungen der Töss schützen.

Die Mitglieder des Dampfbahn-Vereins haben während dem Jahr 2018 viel Herzblut in

die Planung des visionären Vorhabens gesteckt. So erreichte der Verein eine Einigung mit der SBB zum Kauf der Gleise im Depotareal und auch die Finanzierung der nächsten Planungsphase konnte mit Spenden der Vereinsmitglieder und Beiträgen von Stiftungen finanziert werden.

Auf dem Streckentelefon erzählen Zeitzeugen von früher, Vereinsmitglieder des DVZO von heute und das Projektteam von der Zukunftsvision «Depotareal Bauma 2020». Liebe Freunde der S26, steigen Sie in nächster Zeit einmal in Bauma aus und hören Sie DVZO!

Bahnhofsrundgang «Eisenbahn-Zeitreise»

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland hat mit dem Bahnhof Bauma Grosses vor. Tauchen Sie bereits heute in die Geschichte des Bahnhofs ein und verschaffen Sie sich gleichzeitig einen Eindruck des zukunftsweisenden Vorhabens.

Der Bahnhofsrundgang ist während der Saison täglich zugänglich und führt an elf kurzweiligen Posten von der Bahnhofshalle Bauma zur Lokremise.

Für die Realisierung des Projekts «Depotareal Bauma 2020» versucht der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland aktuell die Finanzierung des Vorprojekts zu schaffen. Hierfür verkauft er symbolische Bauteile, welche mit sympatischen DVZO-Naturalien verdankt werden. Weitere Informationen: www.depotareal.ch



Eine Dampflokomotive der DVZO auf dem Weg von Bauma nach Hinwil am Bahnhof Bäretswil

Der Drache vom Hagheerenloch

Mit dem Zug fahren wir nach Bauma. Vom Bahnhof geht es der Töss entlang in Richtung Steg. Beim Weiler Tüfenbach wandern wir in Richtung Sternenberg ins Nebental hinein.

Hansruedi Büchi Der Weg führt dann nach links in ein Seitentobel. Am Ende des Tobels ist ein zweifacher Wasserfall, mit einer schönen Feuerstelle. Sehr geeignet um unter den

des nächsten Tobels findet man rechts vom Bach eine begehbare Höhle.

In der Höhle sollen Raubritter gelebt haben.



Der Aufstieg zum Hagheerenloch hikr.org Foto: © ossi



Giessen im Wasser zu spielen. Bis hierher ist alles gut mit Kindern erreichbar. Nun geht es rechts hoch zum Hagheerenloch. Am Ende

Auch die Wiedertäufer sollen die Höhle als Fluchort benutzt haben. Eine Sage berichtet, dass ein armes Mädchen hier einen Schatz ho-

Intern

Der Vorstand der IG Tössstallinie

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
Steineggerhof 3
8855 Wangen SZ
Tel. 079 350 94 72

Revision:
Martin Greber
Greber Consulting
8005 Zürich

Robert Ineichen
Treuhand & Consul-
ting
8400 Winterthur

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

BeisitzerIn
vakant

Das fast mannshohe
"Hagheerenloch"

hikr.org Foto: © ossi

Fortsetzung -->

Ein Stück vor dem
Hagheerenloch: die
Welt spiegelt sich im
Becken des kleinen
Giessen

hikr.org Foto: © ossi



len wollte, der von einem Drachen bewacht wurde. Das Geld musste Sie haben, um einen Bauernburschen zu heiraten. Mit Beten konnte es den Schatz holen. Als es aber vor Freude aufhörte zu beten, wurde es vom Drachen gefressen.

Der Drache ist noch immer Wald unterwegs, und man hört sein Brummen und Jaulen. Die Geräusche könnten aber auch von den Motorrädern sein, die Richtung Sternenberg unterwegs sind.

Die Höhle ist begehbar, mit guten Schuhen. Taschenlampe nicht vergessen.

Nun geht der Weg steil hinauf zum Hof Höhstock, an der Strasse nach Sternenberg. Der Weg geht nun links auf der Höhe zum Muster-

platz, wo sich in früheren Zeiten die Sternberger Soldaten sammelten, um in den Kampf zu ziehen.

Nun wandern wir durchs Hundschilen Tobel zurück nach Bauma.

Das Tal ist sehr wild, und es hat viele Giessen, die man nur schlecht erreichen kann. Der Weg aber ist recht gut. Die Wanderung endet beim Bahnhof in Bauma, wo man sich noch den wunderbaren Dampflokshuppen anschauen sollte.

Hinweis von Hannes Gehring: beim Bildersuchen bin ich auf einen lustigen Wanderbeschrieb zum Hagheerenloch gestossen mit dem Fokus "Kindertauglichkeit":

<http://www.hikr.org/tour/post95300.html>

Abschied von Hansruedi Büchi

Hannes Gehring Von der IG Tösstallinie planten wir unsere Vorstandssitzung, kombiniert mit dem Vorstandssessen. Alle hatten sich im

Doodle eingeschrieben, ausser Hansruedi. Ich rief ihn an, doch Raymonde, seine Frau, nahm ab und sagte mir, dass er im Spital auf der Intensivstation liege, mit dem zweiten Herzinfarkt, dass es ihm aber verhältnismässig gut gehe. Ich war schockiert und konnte es kaum fassen. Für mich war Hansruedi immer der Inbegriff von Ge-



sundheit und Lebensfreude. Am Tag danach, am 16. Januar, traf ich Kurt, einen gemeinsamen Freund, im Kulturclub Tösstal und er sag-

te mir, dass Hansruedi gestorben sei, mit 68 Jahren. Ich konnte es kaum glauben, ich war sehr traurig. Er war so ein sonniger Mensch mit einem ansteckenden Lachen, voller Ideen und Pläne. Am nächsten Abend hatten wir unsere Vorstandssitzung und der Platz von Hansruedi blieb leer. Wir waren alle bedrückt und traurig. Hansruedi war seit 2014 Vorstandsmitglied und schrieb ab der ZUGnummer 36 mit Begeisterung von seinen Reisen und Wanderungen in alle Welt. An der Beerdigung sagte die Pfarrerin, dass er etwa 100 Länder bereist hätte, zusammen mit Raymonde. Und dass er vor jeder Reise Bücher über das Land gelesen habe. Ich kannte Hansruedi vom Bichelsee her, wo ich oft mit meinen Kindern schwimmen ging. Jahrelang radelten wir auch zur Krone Neubrunn, wo wir die alten Filme des Kroki, des Chronokino genossen, das er gegründet hatte. Und zum Konzert des Männerchores Neubrunn, wo immer auch ein Theater gespielt wurde, das er ausgesucht hatte, wo er Regie führte und als Maler auch selbst die Kulissen malte. Raymonde engagierte sich dabei als einfühlsame Souffleuse.

Ich habe immer noch Mühe, mir eine Welt ohne Hansruedi vorzustellen.

Fahrplankonzept Ausbauschritt 2035

Rund einen Monat vor dem Inkrafttreten des Fahrplans 2019 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) Mitte November ein erstes Fahrplankonzept für den Ausbauschritt 2035 auf seiner Webseite veröffentlicht.

Rafael Haas Während der Fahrplan 2019 den Schlusspunkt der Umsetzung der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn darstellt, bildet der Ausbauschritt 2035 aufbauend auf dem Ausbauschritt 2025 das übernächste

wie gerade eben kürzlich am Beispiel des Ausbaus des Bahnhofs Tann-Dürnten zur Kreuzungsstation vor Augen geführt – sehr viel Zeit in Anspruch nehmen kann, ist es von Nöten, die Planung von zukünftigen Angebots-



Bahnhof Stadelhofen Foto: © SBB

grosse Ausbauprogramm des gesamtschweizerischen Bahnverkehrs. Das Programm beinhaltet zahlreiche Infrastrukturausbauten in einem Umfang von rund 12 Milliarden Schweizer Franken.

Es ist in der Tat etwas paradox, einige Monate nachdem der neue Fahrplan im Tösstal mit dem Halbstundentakt und der Direktverbindung nach Zürich HB eingeführt wurde und man sich gerade erst an die neuen Abfahrts- und Ankunftszeiten gewöhnt hat, bereits über den Fahrplan in rund 15 Jahren nachzudenken. Wie aber bereits in der Einleitung erwähnt, beinhaltet der Ausbauschritt 2035 zahlreiche kleinere und grössere Infrastrukturausbauten. Diese Infrastrukturausbauten müssen beim Inkrafttreten des neuen Fahrplankonzeptes allesamt zur Verfügung stehen. Da die Umsetzung von Bauprojekten –

konzepten so weit im Voraus zu beginnen.

Eine Behandlung aller Angebotsänderungen in der Schweiz würde den Rahmen dieses Artikels bei Weitem sprengen, so sei unser Blick zuerst einmal auf das Tösstal gerichtet. Während der Fahrplan des Ausbaus 2025 keine Änderungen gegenüber dem heutigen (neuen) Fahrplan aufweist (der Ausbauschritt 2025 beinhaltet vor allem Ausbauten in der Westschweiz), zeichnet sich der Fahrplan des Ausbaus 2035 im Tösstal durch folgende Änderungen aus:

- Halbstundentakt Winterthur – Bauma – Rütli ZH mit Bedienung aller Halte (heutige S26). Die Fahrlagen sind gegenüber den heutigen um 15 Minuten verschoben.

Fortsetzung -->

Eine Drehung der Fahrlagen um 15 Minuten zeichnet sich dadurch aus, dass die Zugskreuzungen am selben Ort verbleiben.

mit Abfahrt 07/37 in Winterthur mit gutem Anschluss an die S26. Eine gute Nachricht besteht darin, dass der Anschluss auf den Zug nach Zürich via Effretikon – Dietlikon – Walli-



Bahnhof Stadelhofen

- Stundentakt (Pfäffikon SZ – Zürich HB Halle – Flughafen –) Winterthur – Seen – Turbenthal. Dieser Zug ist das Überbleibsel der gerade eingeführten S11. Dieser Zug fährt zwischen Pfäffikon SZ und Winterthur Seen im Halbstundentakt und anschliessend stündlich weiter bis Turbenthal. Der Halt Rämismühle-Zell wird wie heute bei der S11 nicht bedient. Dafür muss am Bahnhof Turbenthal eine zweite Perronkante erstellt werden.

Vergleicht man dieses Konzept mit dem aktuellen, so lässt sich als Charakterisierung sagen: „Wie gewonnen, so zerronnen“. Zwar entspricht dieses Fahrplankonzept bezüglich Angebotsvolumen weitgehend dem heutigen Fahrplan, durch die 15-Minuten-Verschiebung der S26 verschlechtert sich die Anschlusssituation in Richtung Zürich HB in Winterthur allerdings deutlich. Die Ankunft der S26 erfolgt neu zu den Minuten 03/33, die Abfahrt zu den Minuten 28/58. Da die wichtigen Anschlüsse der S26 in Winterthur die schnellen S-Bahnen nach Zürich HB (S11/S12) sowie der Fernverkehr sind, sollte bei der Fahrplankonzeption darauf geachtet werden, dass diese Anschlüsse weiterhin funktionieren.

Die schnellen S-Bahnen nach Zürich HB über Stadelhofen, welche dann neu durch den Brüttenertunnel verkehren, fahren in Winterthur zu den Minuten 02/17/32/47 ab. Da die Abfahrt 02/32 just eine Minute vor der Ankunft der S26 liegt, entsteht für die Fahrgäste aus dem Tösstal eine fast maximale Wartezeit von 14 Minuten in Winterthur. In die Gegenrichtung ist die Situation aufgrund der Fahrplansymmetrie analog. In der Hauptverkehrszeit gibt es immerhin einen Zusatzzug

sellen (heutige S8) wieder besser wird. Dieser Zug verlässt Winterthur zu den Minuten 08/38, also 5 Minuten nach Ankunft der S26.

Der Fernverkehr Zürich HB – Winterthur – St. Gallen und – Frauenfeld – Romanshorn/Konstanz wird gegenüber heute nochmals massiv ausgebaut. Zusätzlich zu den 4 Zügen pro Stunde in Richtung St. Gallen, welche dann gegenüber heute ganztags verkehren werden, gibt es dann auch 4 Züge pro Stunde in Richtung Frauenfeld. Ab Frauenfeld verkehrt ein Halbstundentakt weiter nach Romanshorn und Konstanz mit Flügelung in Weinfelden. Beinahe Revolutionär ist die Tatsache, dass der Fernverkehr nach 55 Jahren Abstinenz teilweise wieder über Wallisellen anstatt über den Flughafen verkehrt. Aus dem Tösstal besteht ein schlanker Anschluss an den IC St. Gallen – Zürich HB – Biel/Bienne – Genève Aéroport mit Abfahrt 10/40 in Winterthur. Die übrigen Fernverkehrszüge, insbesondere diejenigen über Zürich Flughafen und Halt in Zürich Oerlikon, sind aus dem Tösstal allerdings nur mit langen Wartezeiten zu erreichen (17 Minuten). Die gute Nachricht für die Tösstaler besteht darin, dass die Anschlüsse in Richtung Ostschweiz, welche aktuell und in der Vergangenheit traditionell eher suboptimal sind bzw. waren, in diesem Konzept durch die 15-Minuten-Drehung der S26 deutlich besser werden.

Eine weitere deutliche Verschlechterung gegenüber dem heutigen Fahrplan ist der Zusatzzug (heutige S11). Dieser verkehrt neu nur noch bis Turbenthal, was bedeutet, dass Wila die Direktverbindung nach Zürich wieder verliert. Ausserdem ist es nach wie vor nicht möglich, die Haltestelle Rämismühle-Zell zu

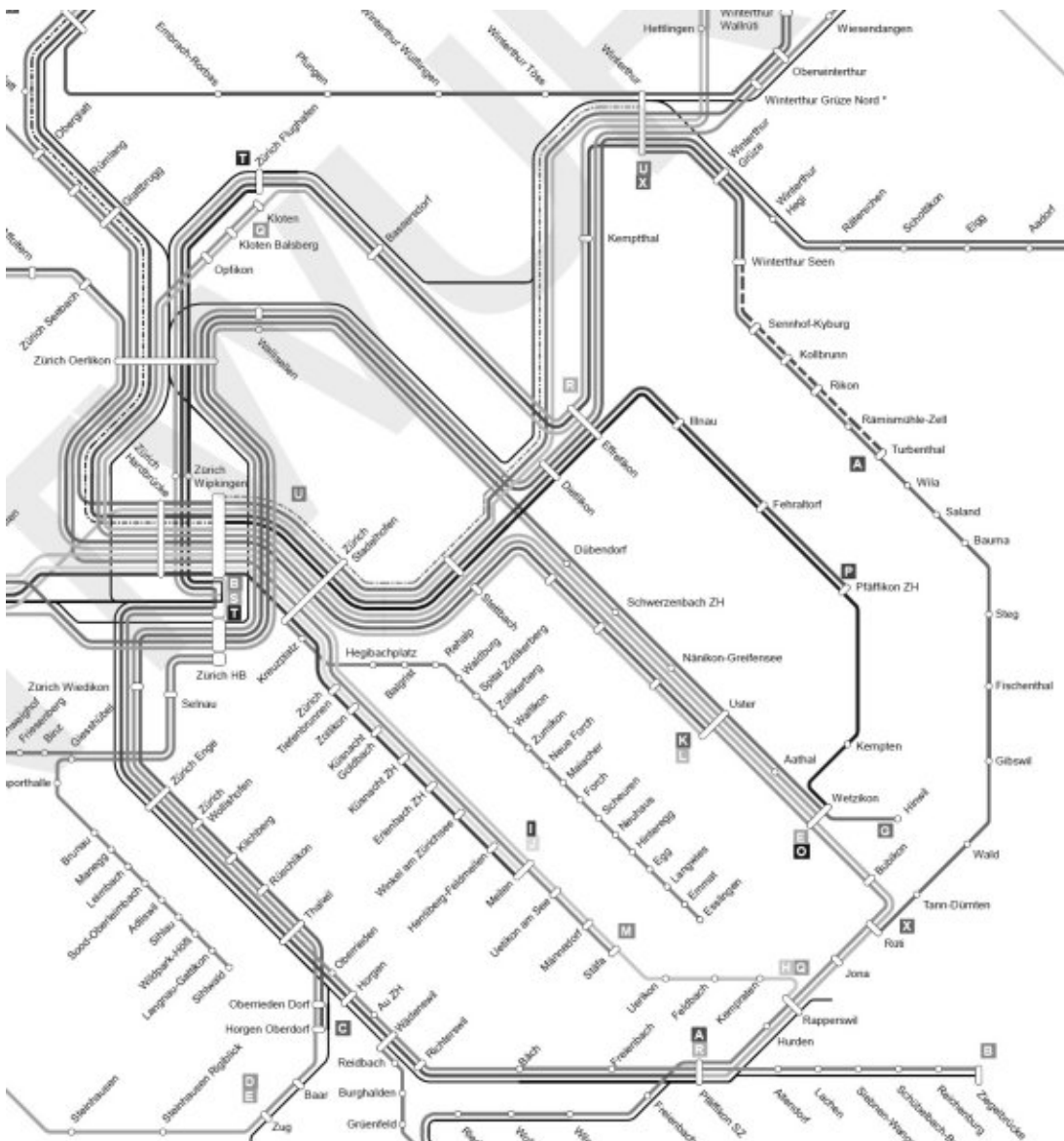
bedienen. Der Zug verkehrt ab Winterthur nicht mehr direkt ohne Halt bis Stettbach weiter, sondern verkehrt weiter über Zürich Flughafen nach Zürich HB in die Halle. Zudem hält der Zug in Kemptthal, Effretikon, Bassersdorf und Zürich Oerlikon. Die Reisekette von Tösstal nach Zürich HB führt so kaum über diesen Zug, dafür ist er schlicht zu langsam. Zum Vergleich: Die Reise von Turbenthal nach Zürich HB mit Umsteigen in Winterthur auf den Fernverkehr dauert im besten Fall 47 Minuten, mit dem Direktzug dauert die Reise 61 Minuten.

Insbesondere störend an diesem Zug ist die Tatsache, dass dieser Zug ab Winterthur Seen asymmetrisch nach Turbenthal weiterverkehrt, um in Turbenthal eine schlanke Wendezeit zu erhalten. So fährt der Zug in Winterthur Seen zur Minute 23 in Richtung Turbenthal ab und kommt zur Minute 05 an. Bei einem symmetrischen Fahrplan würde die Ankunft zur Minute 35 erfolgen (oder die Abfahrt zur Minute 53). Von einem symmetrischen Fahrplan spricht man, wenn die Summe der Abfahrts- und der Ankunftsminute an einem Bahnhof etwa 60 ergibt (meistens 58

oder 59). Würde der Zug mit einem symmetrischen Fahrplan verkehren, könnte er ohne weiteren Infrastrukturausbau weiter bis Wila verkehren. Damit wäre auch eine weitere Nutzung des Gleises 2 in Wila gewährleistet, welches im jetzigen Konzept des Ausbauschritts 2035 hinfällig würde.

In Rüti ZH bleibt die Anschlusssituation auf die S5/S15 nach Rapperswil und Zürich HB unverändert, da diese weiterhin im 15-Minuten-Takt verkehren. Da die S26 um 15 Minuten gedreht wird, bleiben die Anschlüsse „qualitativ“ identisch. Der Anschluss in Richtung Zürich HB erfolgt allerdings neu an die S5, derjenige in Richtung Rapperswil an die S15. Dies hat zur Folge, dass kein direkter Anschluss nach Pfäffikon SZ und somit an den RE nach Chur mehr besteht. Der Anschluss an den Voralpen-Express in Rapperswil klappt mit einer Wartezeit von 10 Minuten dann allerdings nach langer Zeit wieder.

Ein Ausschnitt des Liniennetzplans der Zürcher S-Bahn [1] im Ausbauschnitt 2035 in der Region Zürich ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Ausschnitt des Liniennetzplans der Zürcher S-Bahn im Ausbauschnitt 2035 in der Region Zürich

Fortsetzung-->

Der primäre Ausbau der Zürcher S-Bahn findet statt auf den Hauptkorridoren Limmattal, rechtes und linkes Zürichseeufer, im Zürcher Oberland sowie zwischen Zürich und Winterthur. Auf den Aussenästen verbleibt das Angebot grösstenteils auf dem heutigen Mengengerüst. Im Zürcher Oberland ist zum Beispiel geplant, zwischen Wetzikon und Zürich zusätzlich zu den heute im Viertelstundentakt verkehrenden Express-S-Bahnen (S5 und S15) nochmals zwei im Halbstundentakt verkehrende Express-S-Bahnen einzuführen, welche dann via Wallisellen nach Zürich HB verkehren. Zudem ergänzt eine weitere langsame S-Bahn zwischen Wetzikon und Zürich

- Perronverlängerungen Winterthur – Frauenfeld auf 320 m

Für weitere Informationen zu den geplanten Infrastrukturmassnahmen und dem Angebotskonzept im Ausbauschnitt 2035 sei auf die entsprechende Dokumentation auf der Webseite des BAV verwiesen. Der Link ist am Ende des Artikels aufgeführt.

Der Ausbauschnitt 2035 bringt also sowohl auf dem Netz der Zürcher S-Bahn als auch auf dem gesamtschweizerischen Schienennetz nochmals einen grossen Angebotsausbau auf den Hauptachsen. Auf der Tösstallinie, welche im Netz der Zürcher S-Bahn ein Aussenast



die heutige S9 und S14, sodass zwischen Uster und Dübendorf neu 14 Züge pro Stunde verkehren (man denke an die armen Autofahrer am Bahnübergang in Uster). Diese Angebotserweiterung bedingt einen Doppelspurausbau zwischen Uster und Aatal.

Weitere geplante Infrastrukturmassnahmen auf dem Netz der Zürcher S-Bahn sind (Auswahl) [2]:

- Brüttenertunnel Winterthur Töss – Bassersdorf / Dietlikon
- Zimmerberg-Basistunnel II (Fortsetzung ab Thalwil bis Baar)
- 4. Gleis in Zürich Stadelhofen
- Doppelspurausbau Opfikon – Kloten
- Doppelspurausbau Herrliberg-Feldmeilen – Meilen
- Doppelspurausbau Jestetten – Lottstetten inkl. 2. Perronkante in Lottstetten
- Doppelspurausbau Schindellegi – Biberbrugg
- 3. Gleis Zug – Baar

darstellt, bleibt das Angebotsvolumen ungefähr auf dem heutigen Niveau bestehen. Die verschlechterte Anschlusssituation in Winterthur aus dem Tösstal trübt das Gesamtbild etwas, es sei aber gesagt, dass dann so viele Züge zwischen Winterthur und Zürich verkehren, dass kaum eine lange Wartezeit entsteht. Mit einem kurzen Kiosk- oder Supermarktbesuch ist diese Wartezeit sehr schnell überbrückt.

Links:

Informationsmaterial des BAV zum Ausbauschnitt 2035:

https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/ausbauschnitt-2035.html

Informationsmaterial des ZVV zum Ausbauschnitt 2035:

<https://www.zvv.ch/zvv/de/ueber-uns/projekte/step2035.html>

Quellen:

- [1] Zürcher Verkehrsverbund ZVV: Linien-netzplan 2035 der Zürcher S-Bahn, https://www.zvv.ch/content/dam/zvv/ueber-uns/projekte/step2035/liniennetzplan_step_2035.pdf, Anfrage im Januar 2019
- [2] Bundesamt für Verkehr BAV (2018): Entwurf des Angebotskonzepts zum Ausbauschritt 2035, <https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/fabi-step/entwurf-angebotskonzept-ausbauschritt-2035.pdf.download.pdf/entwurf-angebotskonzept-ausbauschritt-2035.pdf>, Anfrage im Januar 2019

Bereits verkehren Elektrobusse in Zürich, Bern und Lausanne

Der Bus der Zukunft

Alles schon mal da gewesen! Dies trifft grösstenteils auch auf die Entwicklungen im Bussektor zu. So präsentierte Werner Siemens 1882 das Elektromote (Trolleybus) vier Jahre vor Carl Benz' Patentmotorwagen.

Christoph Gerber Ludwig Lohner und Ferdinand Porsche präsentierten an der Weltausstellung 1900 in Paris ihren Batteriewagen, der bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h erreichte. Mit einem Batteriegewicht von 410 kg hatte er eine Reichweite von 50 km! Im selben Jahr wurde die Produktion des Hybridantriebs (Benzin/Elektrisch) aufgenommen. Den Elektrischen Allrad (Radnabenmotoren) konstruierte Porsche 1902.

Rahmen von Förderprogrammen eingesetzt! Dies erstaunt nicht, wenn man die Anschaffungskosten der verschiedenen Antriebssysteme vergleicht: Diesel 100%, Trolley + Batterien 200%, Brennstoffzelle 400%. Nicht berücksichtigt sind die Infrastruktur- und Betriebsstoffkosten (z.B. für 1 km Trolleybus-Fahrleitung 4-drähtig 1 Mio. sFr.). Momentan deutet alles darauf hin, dass sich zumindest im Personennahverkehr der lokal emissionsfreie



In Bern wurden am 20.12.2018 auf der Linie 17 fünf Elektrobusse von Hess, Bellach, in Betrieb genommen

Nicht erst seit letztem Sommer ist klar, dass der Klimaerwärmung Einhalt geboten werden muss. China hat, was die (staatlich verordnete) Ablösung der Verbrennungsmotoren und Einführung der E-Mobilität betrifft, technologisch und anzahlmässig die „alte“ Welt klar überholt. In wenigen Jahren werden ihre Qualitätsstandards unseren hohen Ansprüchen genügen! In Europa werden alternativ angetriebene Busse bis jetzt nur im

Elektroantrieb durchsetzen wird. In sämtlichen neuen E-Bussen spielt dabei die Batterie eine entscheidende Rolle. Es gilt ein Gleichgewicht zwischen Reichweite und Platzbedarf/Gewicht und nicht zuletzt den Kosten anzupeilen (Batterie muss nach heutigen Erkenntnissen mindestens einmal ersetzt werden). Im Moment wird intensiv nach der „besten“ Batterie geforscht. Stichworte sind hier Umwelt (Herstellung sehr seltener Stoffe)

Fortsetzung-->

fe, Recycling erst im Aufbau), Gefahren (thermisches Durchgehen > Batterieüberwachung, Verkehrsunfälle), Lebensdauer und vor allem Kosten.

Momentan scheiden sich die Geister, wie die Batterien geladen werden sollen. Vieles hängt vom Einsatz der Busse ab. Mit den momentan käuflichen Bussen kann noch keine Tagesleistung ohne Nachladung absolviert werden. China, wie z.B. auch VDL, setzen einfach auf mehr Busse und laden „untertags“. Andere Systeme nutzen fixe Ladestationen an Haltestellen, wo die Batterien mittels Pantograph während eines verlängerten Halts (20 Sekunden) zwischen geladen bzw. an den Endhaltestellen (mehrere Minuten) geladen werden. Ein solches System (Tosa von ABB) wird bereits in Genf und zukünftig in Nantes eingesetzt. Bern wiederum setzt auf der neuen Linie nach Köniz nur auf eine Ladung an den Endhaltestellen. Für Trolleybus-Städte mit einem sternförmigen Netz wie z.B. Winterthur, bietet sich die Ladung während der Fahrt an (in motion charging). Versuche zeigten, dass mit diesem System bis zu 50% fahrdrahtlos gefahren werden kann. Die induktive Ladung (Primove von Bomardier) an Haltestellen (unsichtbar, da in Fahrbahn integriert) scheint sich momentan nicht durchzusetzen (Mannheim). Interessant ist auch der

vollautomatische Batteriewechsel (weniger als 3 Minuten) in Shanghai. Gemeinsam ist allen Systemen, dass die Batterien im Depot vollständig geladen werden müssen, was ein ausgeklügeltes Lademanagement und eine kostenintensive Infrastruktur benötigt.

Ein grosses Energie-Sparpotential bieten die Nebenbetriebe. Denn nur etwa 50% werden für den eigentlichen Busantrieb benötigt. Die andere Hälfte wird für Heizung/Klimatisierung, Lenkung, Lüfterzeugung, Beleuchtung und Infotainment benötigt!

In verschiedenen Konzepten spielt Wasserstoff eine entscheidende Rolle. Allein der Überschuss aus der Chemischen Industrie in Deutschland würde für den Betrieb von 3'000 Linienbussen ausreichen. Verschiedene Konzepte sehen vor, Wasserstoff aus überschüssiger Solarenergie herzustellen.

Dürfen wir gar auf ein Comeback des Verbrennungsmotors mit Wasserstoff als Treibstoff hoffen? Der grosse Vorteil ist zugleich sein Nachteil, nämlich der hohe Energiegehalt. 8 kg Wasserstoff reichen bei einem Gelenkbus für 100 km. Die Sicherheitsvorschriften sind nicht zu unterschätzen. Erinert sei in diesen Zusammenhang an den Unfall des Zeppelin „Hindenburg“ oder die Wasserstoffbombe!

Das gute alte Spinnrad wurde durch neue automatische Spinnmaschinen ersetzt

Besuch der Museums-Spinnerei im Neuthal ob Bauma

Am Samstagnachmittag 17. November 2018 liessen wir uns in der ehemaligen Spinnerei des Textilindustriellen Johann Rudolf Guyer, dem Vater des späteren Eisenbahnpioniers Adolf Guyer-Zeller, in frühere Jahrhunderte versetzen und erlebten in einer Führung den fesselnden Spinnprozess "Vom Baumwollballen zum Garn".

Das Industrie-Ensemble Neuthal, nördlich von Bauma



Hannes Gehring Wir treffen wir uns um 14:40 Uhr am Bahnhof Bauma, 21 Mitglieder und Bekannte der Interessengemeinschaft Töstellinie. Wir wandern anfangs der lärmigen Strasse entlang, bald aber können wir auf

einen schmalen Pfad neben der linken Strassenseite wechseln und erreichen in etwa 15 Minuten das Industrie-Ensemble Neuthal. René Rebsamen, unser Tour Guide, erwartet uns und erklärt uns zuerst die einzelnen Ge-



Die Baumwollballen werden wieder in Flocken aufgelöst und gereinigt.



René Rebsamen, unser Tour Guide, lässt für uns die Maschinen laufen und erklärt sie.



In der Karde werden die Flocken in Einzelfasern aufgelöst, weiter gereinigt und das Baumwollfließ in ein Band zusammengefasst.

Fortsetzung -->

Transmissionsriemen übertrugen die Kraft der Wasserturbine auf die einzelnen Maschinen.



bäude des Industrieensembles und ihre Geschichte. Im Hauptgebäude, in welchem Johann Rudolf Guyer und sein Sohn Adolf Guyer-Zeller (1839-1899) eine Spinnerei betrieben, befindet sich heute die über die

das Garn erhält damit die nötige Festigkeit.

Nun gehen wir weiter zu all diesen Maschinen, zuerst zu jenen, die die Ballen wieder in einzelne Baumwollflocken zerreißen und reinigen. René Rebsamen startet alle diese Maschinen und wir gehen vom einen zum andern dieser dröhnenden Ungeheuer, um ihnen bei ihrer Arbeit zuzuschauen. Dann gehen wir weiter zu den Kardenmaschinen, die mit ihren feinen Nadelkämmen die Flocken in Einzelfasern auflösen und in ein Band zusammenfassen. Danach kommen wir zu den Streckmaschinen, welche die Fasern parallelisieren und Faserlängen-Verteilung egalisieren, sowie aus mehreren Kardenbändern ein einziges mit höherer Festigkeit machen. Danach können wir uns bei einem Video über die Ge-



Das Baumwollband wird zweimal gestreckt, die Fasern parallelisiert und die Faserlängen-Verteilung egalisiert, bevor es gesponnen werden kann.

Landesgrenze hinaus bekannte Museums-Spinnerei Neuthal. Sie ist geöffnet von Mai bis Oktober jeden 1. und 3. Sonntag und dem darauf folgenden Dienstag.

Wir betreten das Hauptgebäude und In einem Video erhalten wir einen Überblick über das Neuthal und das Spinnen. In Schaukästen und an Mustern lernen wir die Gewinnung von Baumwolle und ihre verschiedenen Qualitäten kennen. Die Wolle der Baumwollblüten-Kapsel ist federleicht. Damit sie aber für den Transport weniger Platz braucht, wird sie mit grossem Druck zu schweren Ballen gepresst.

Das Spinnen geht in fünf Schritten vor sich:
1. Die Ballen werden wieder in Flocken aufgelöst und gereinigt. 2. In der Karde werden die Flocken in Einzelfasern aufgelöst, weiter gereinigt und das Baumwollfließ in ein Band zusammengefasst. 3. Das Band wird zweimal gestreckt, die Fasern parallelisiert und die Faserlängen-Verteilung egalisiert. 4. Beim Vorspinnen wird das Band verstreckt und Gedreht, damit die sogenannte Lunte genug fest ist, dass sie transportiert werden kann. 5. Auf der Ringspinn-Maschine wird die Lunte auf die gewünschte Feinheit verzogen und

schichte der Spinnerei vom Hand-Spinnrad bis zur Spinnmaschine etwas vom Rundgang erhalten. Danach geht es weiter zu den Vorspinnmaschinen, welche das Baumwollfließ



weiter verstrecken und verdrehen, damit es transportfest wird. Eine, welche mich besonders beeindruckt hat, ist der Selfaktor aus dem Jahre 1839. Nun erreichen wir auf unserem Rundgang die Ringspinnmaschinen, welche die Lunte auf die gewünschte Feinheit verziehen und ihr die nötige Festigkeit geben. Auch eine Spinnmaschine ist ausgestellt, welche Fäden zu Kordeln verdreht. Die Führung endet bei einem Rückblick auf die Geschichte der Heimweberinnen, die mit ihren Kindern zuhause spannen und weben.

Ich fand die Führung sehr interessant und spannend und bin immer wieder beeindruckt, welche hochkomplizierten Ma-



Die Ringspinnmaschine verzieht die Lunte auf die gewünschte Feinheit und gibt ihr die nötige Festigkeit für das spätere Verarbeiten in der Webmaschine.



zum Essen in der Tanne, denn ich war von all den Eindrücken etwas müde und hungrig. Ein langer, wunderbar mit Kerzen gedeckter Tisch stand für uns bereit. Zufrieden bestellten wir Bier oder Wein und bald brachte die Wirtin Nadine Kahn die Tomatensuppe, den falschen Hasen - eine Berlinerspezialität: Hackbraten, mit Ei gefüllt -, und den Kartoffelgratin mit buntem Mischgemüse. Und zum Dessert das Schokoladenmousse mit Rahm. Wir hatten Zeit zum Plaudern, Austauschen, Diskutieren und Lachen. Ich fand den Tag sehr schön.

schinen die Menschen erfinden. Und wie diese Maschinen nach einigen Jahren wieder von noch schnelleren und leistungsfähigeren abgelöst werden. Wir dankten René Rebsamen für seine lebendige, kompetente Führung und schenkten ihm eine Flasche Wein.

Es war etwa 17 Uhr, ich war froh, dass wir nun gemächlich Richtung Bahnhof ziehen konnten



Impressum

Herausgeberin

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

Die ZUGnummer 46 erscheint im September 2019. LeserInnen-Beiträge senden Sie bitte bis am 12. August an Hannes Gehring, medienredaktion@ig-toesstallinie.ch

Druck

Druckerei Sieber AG
 8340 Hinwil
 Auflage:
 750 Exemplare

DTP: Opensource-Programme ab ZUGnummer 35

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

45

nummer

SOS IG Tösstallinie: Wir suchen dringend

VizepräsidentIn/AktuarIn

Aufgaben:

- Protokolle schreiben (2 Vorstandssitzungen und 1 Mitgliederversammlung pro Jahr)
- Vertretung der PräsidentIn
- Schreiben von Artikeln für die ZUGnummer (2 Artikel pro Jahr)
- Organisation des Jahres-Events

RechnungsführerIn/Mitgliederadministrator-LogistikerIn

Aufgaben:

- Verbuchen der Mitgliederbeiträge
- Rechnungen bezahlen
- Jahresabschluss und Budget erstellen
- Aktualisierung der Mitgliederadressen
- Übermitteln der aktuellen Adressen an die Druckerei für den Versand

BeisitzerIn

Aufgaben:

- Schreiben von Artikeln für die ZUGnummer (2 Artikel pro Jahr)
- Mithilfe bei der Organisation des Jahres-Events

Bewerbungen oder heisse Tipps bitte an: Rafael Haas
vizepraesident@ig-toesstallinie.ch oder 079 343 92 76

Mitgliederversammlung
Dienstag 9. April 2019
19:30

Restaurant SIMPLE
Rütistrasse 22
8636 Wald

Wir laden alle Interessierten herzlich ein. Zum offiziellen Teil und zum gemeinsamen Nachtessen, offeriert von der IG Tösstallinie.
Den Mitgliedern schicken wir eine persönliche Einladung mit Traktandenliste.



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

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

