



# IG Tösstallinie

**30. Mitgliederversammlung  
Mittwoch, 5. Juli 2023  
Gibswil, Gibswilerstube**





Gemeinde  
**BAUMA**



# Regionale Lösung «Kurzzüge»

Siedlungsentwicklungen im Tösstal und Erschliessung  
durch SBB-Haltestellen

Gespräch mit Zürcher Verkehrsverbund, Montag, 30. Mai 2022

Thurbo im Tösstal (Lipperschwendi ZH) © Foto: Christof Sonderegger



## Unsere Vision:

- Die ÖV-Anbindungen zwischen Winterthur und Rapperswil entspricht den Anforderungen an eine moderne Feinerschliessung im dicht besiedelten Töss- und Jonatal.

## Die (Kurz-) Geschichte:

- Das Anliegen ist seit den **1980-er** Jahren von der Bevölkerung ausgewiesen. Die **IG Tössstallinie** hat im Januar 2021 einen Bericht vorgelegt, wie mit neuen Haltestellen das Bahnangebot optimiert würde.
- Der Gemeinderat Bauma hat im März 2021 beschlossen, auf den **Vorschlag einzutreten**, mit der **Auflage**, das Konzept mit Kurzzügen zu optimieren, und das die Fahrt nach Winterthur oder Rapperswil mit «Schnellzügen» nicht länger dauern darf als heute.
- Die **Strecke Bauma – Hinwil – Wetzikon** soll miteinbezogen werden. (grösserer Verkehr nach Wetzikon/Glattal als nach Winterthur oder nach Wald).
- Mit **neuen Haltestellen** soll das **Strassennetz entlastet**, die Verkehrssituation im oberen Tössstal beruhigt, und das Zürcher Berggebiet als Arbeits- und Freizeitort aufgewertet werden.
- Bevölkerung und Behörden sollen durch die Vorteile der **Steigerung der Lebensqualität** begeistert werden und das **Langzeitprojekt** mittragen.
- Die Umsetzung wird jetzt mit dem **Pilot-Projekt «Neue Haltestelle Lipperschwendi»** gestartet.



Gemeinde  
**BAUMA**



Siedlungsentwicklungen im Tösstal und Erschliessung durch neue SBB-Haltestellen

## **Entwicklungspotentiale im Raum Saland – Bauma – Fischenthal**

Flavio Carraro, Bauma, Gemeinderat

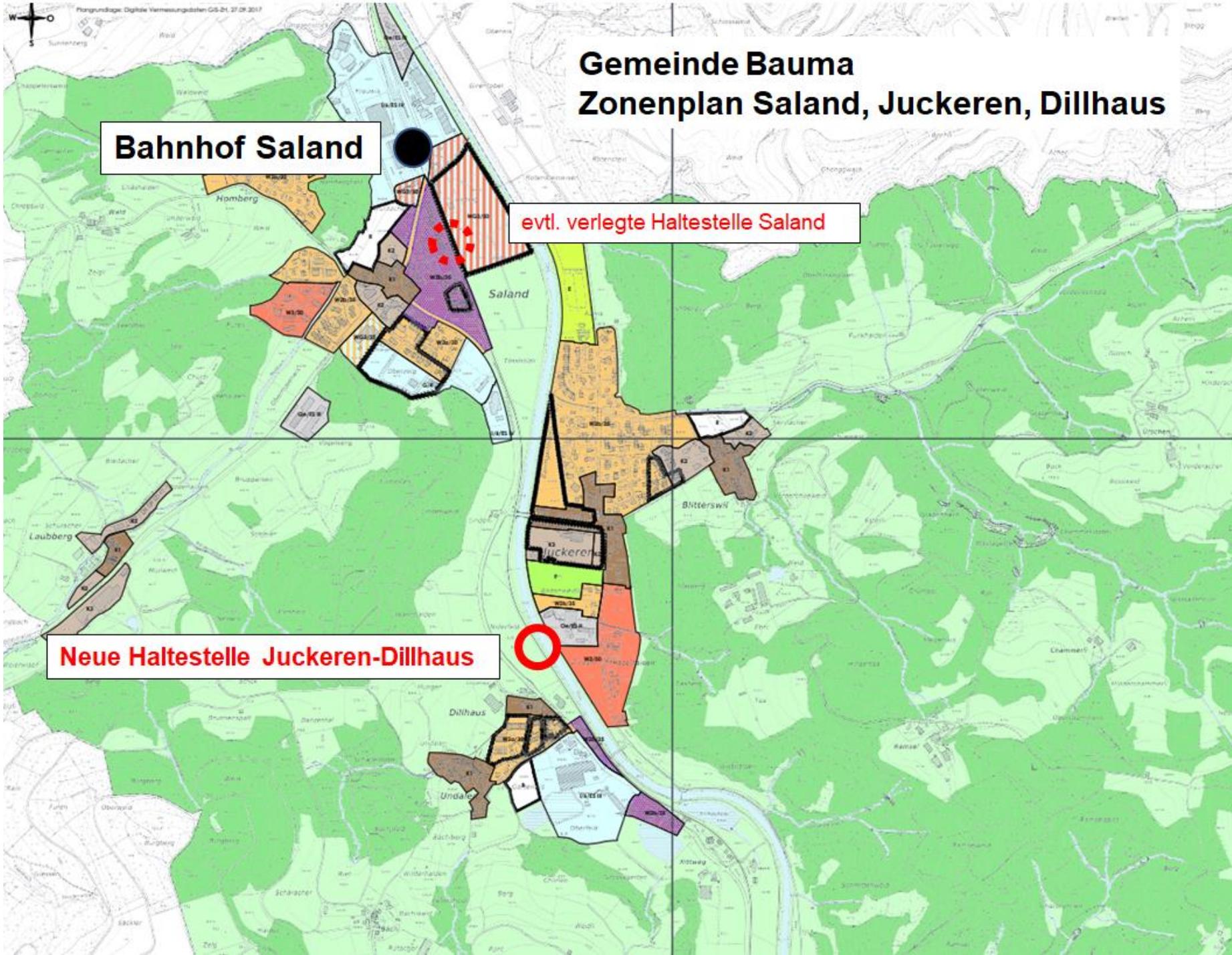
Paul Stopper, Uster, Präsident IG Tösstallinie

# Gemeinde Bauma Zonenplan Saland, Juckeren, Dillhaus

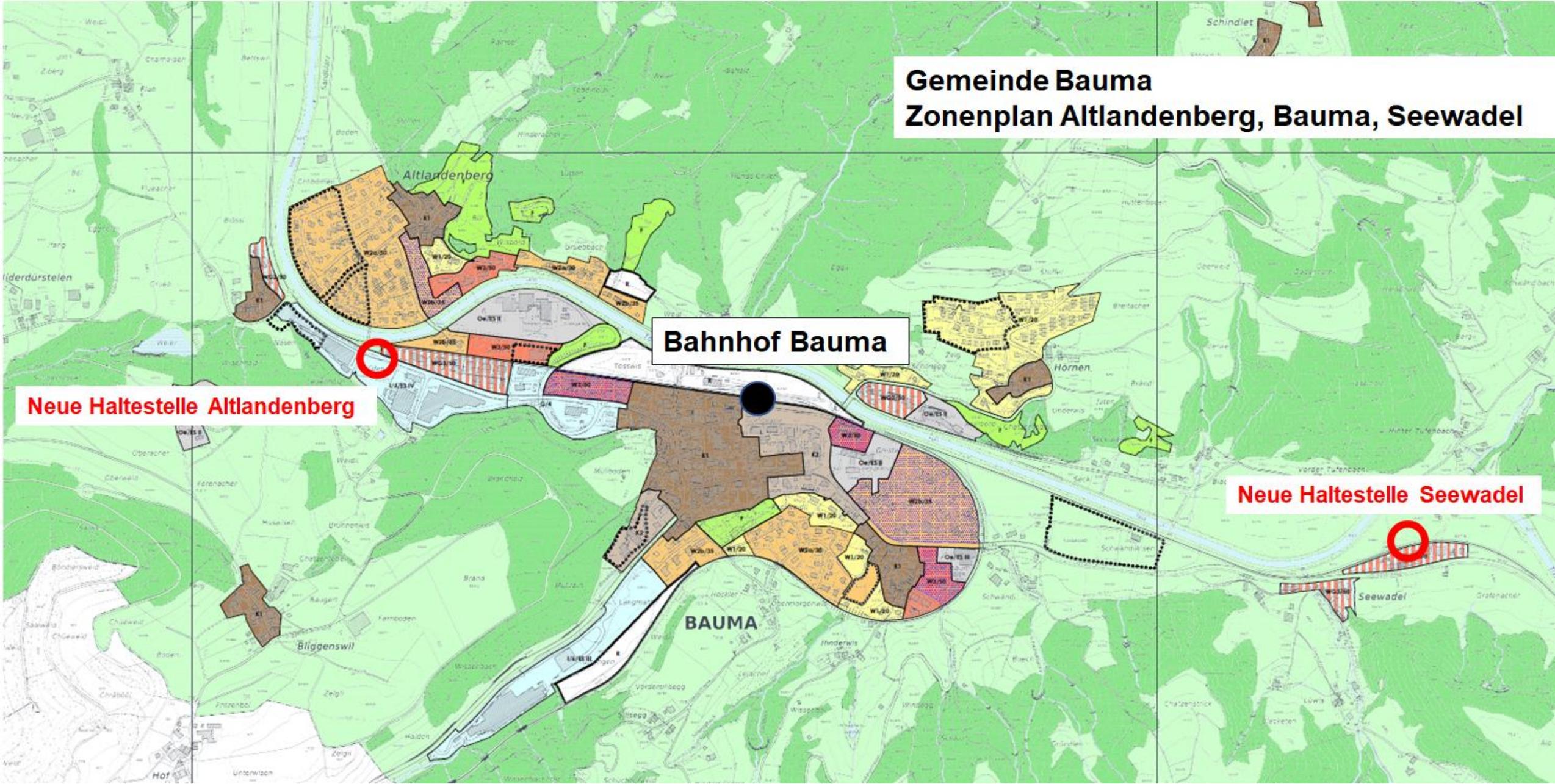
**Bahnhof Saland**

evtl. verlegte Haltestelle Saland

**Neue Haltestelle Juckeren-Dillhaus**



# Gemeinde Bauma Zonenplan Altlandenberg, Bauma, Seewadel



**Neue Haltestelle Altlandenberg**

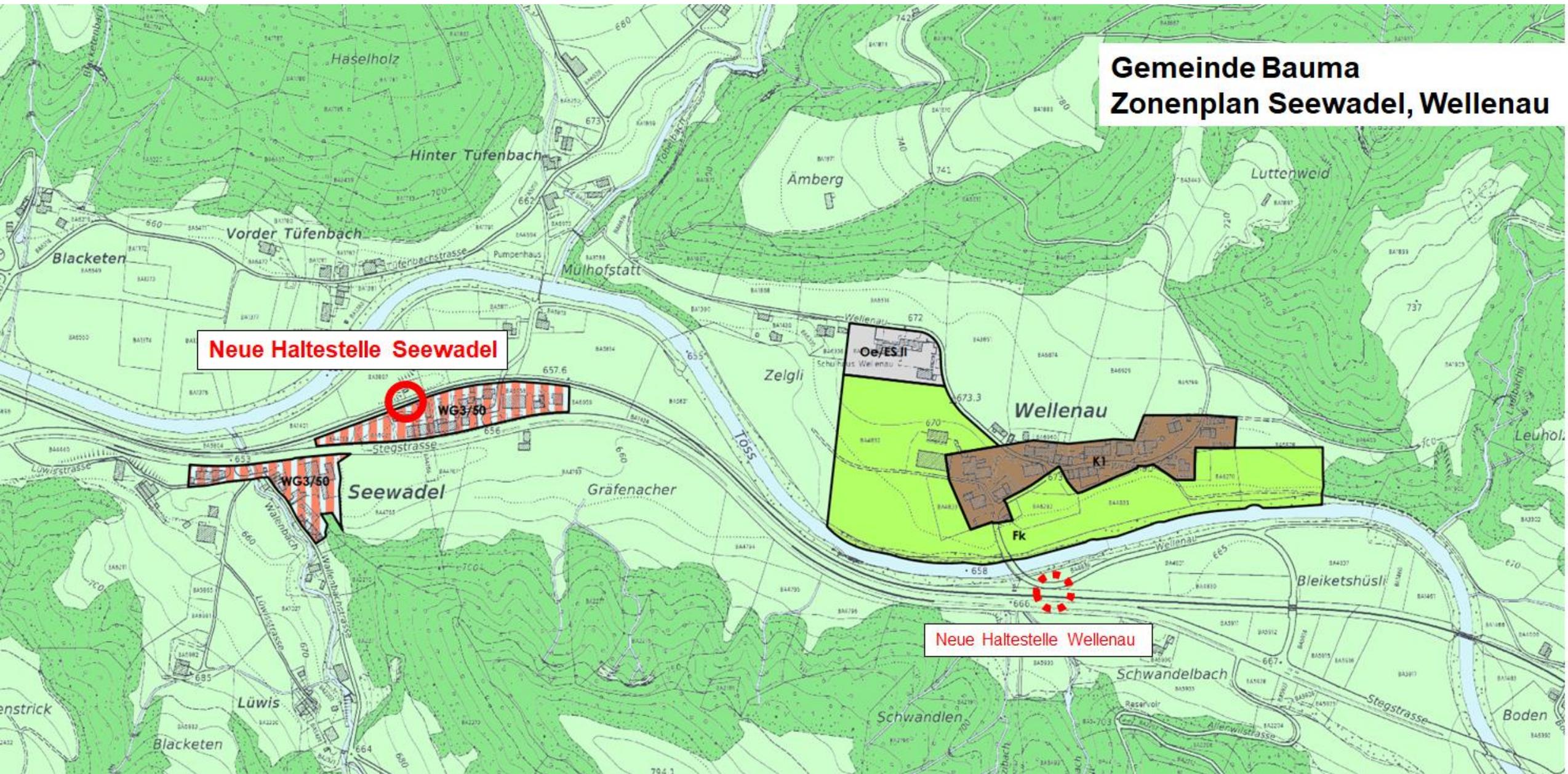
**Bahnhof Bauma**

**Neue Haltestelle Seewadel**

# Gemeinde Bauma Zonenplan Seewadel, Wellenau

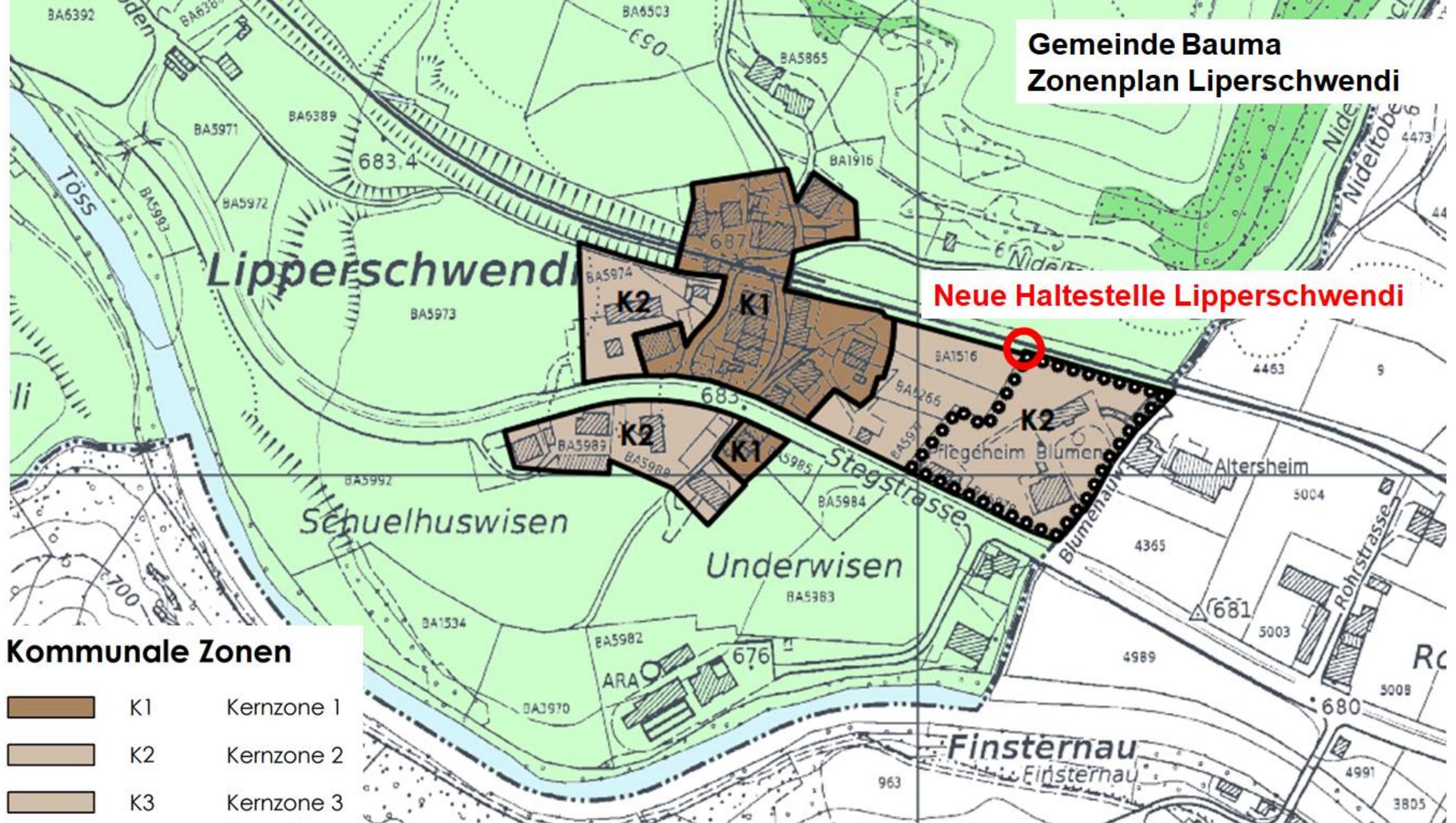
**Neue Haltestelle Seewadel**

**Neue Haltestelle Wellenau**

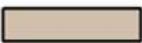


# Gemeinde Bauma Zonenplan Liperschwendi

Neue Haltestelle Liperschwendi

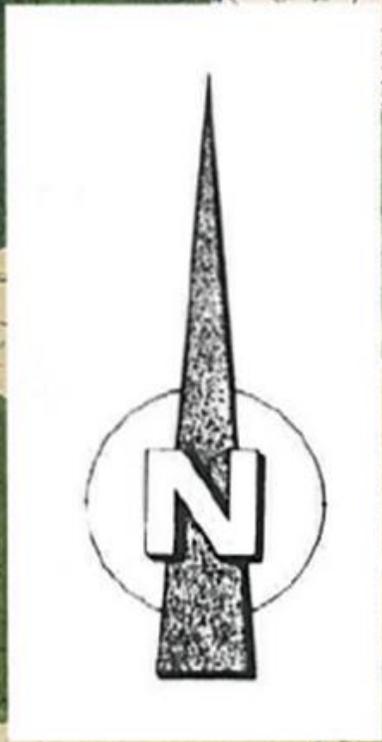


## Kommunale Zonen

	K1	Kernzone 1
	K2	Kernzone 2
	K3	Kernzone 3

**Neue Haltestelle Lipperschwendi**

**Gemeinde Fischenthal  
Zonenplan Lenzen**



**Bahnhof Steg**





## **Blumenau:**

- **Bau- und Zonenordnung, 11. Dezember 2015, Gemeinde Fischenthal**
- **Eintrag in Kantonalem Richtplan, «Heim für Menschen», 2015**
- **Inkraftsetzung Teilrevision kommunaler Nutzungsplan «Gebiet Rohr», 13. Januar 2017, mit Gestaltungsplanpflicht**
- **Einleitung Quartierplanverfahren 2021, Ende ca. 2024**



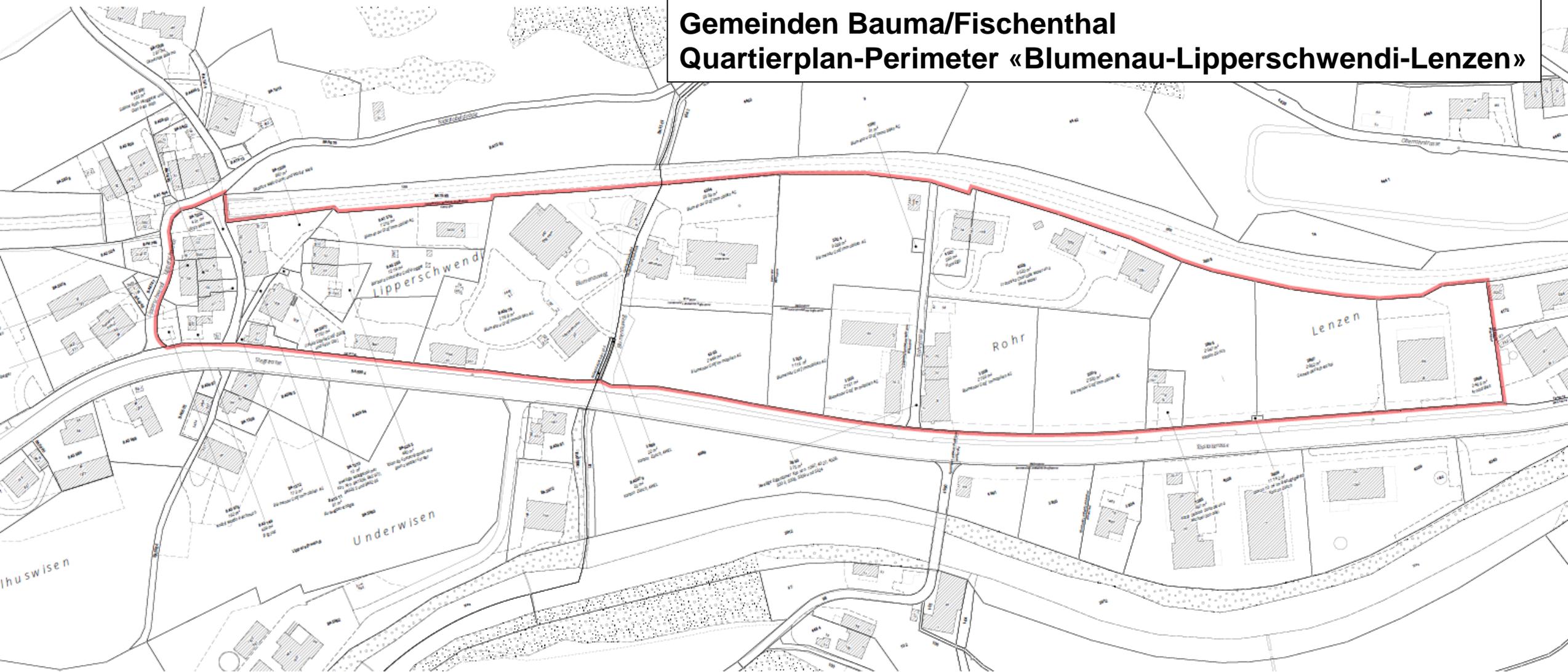






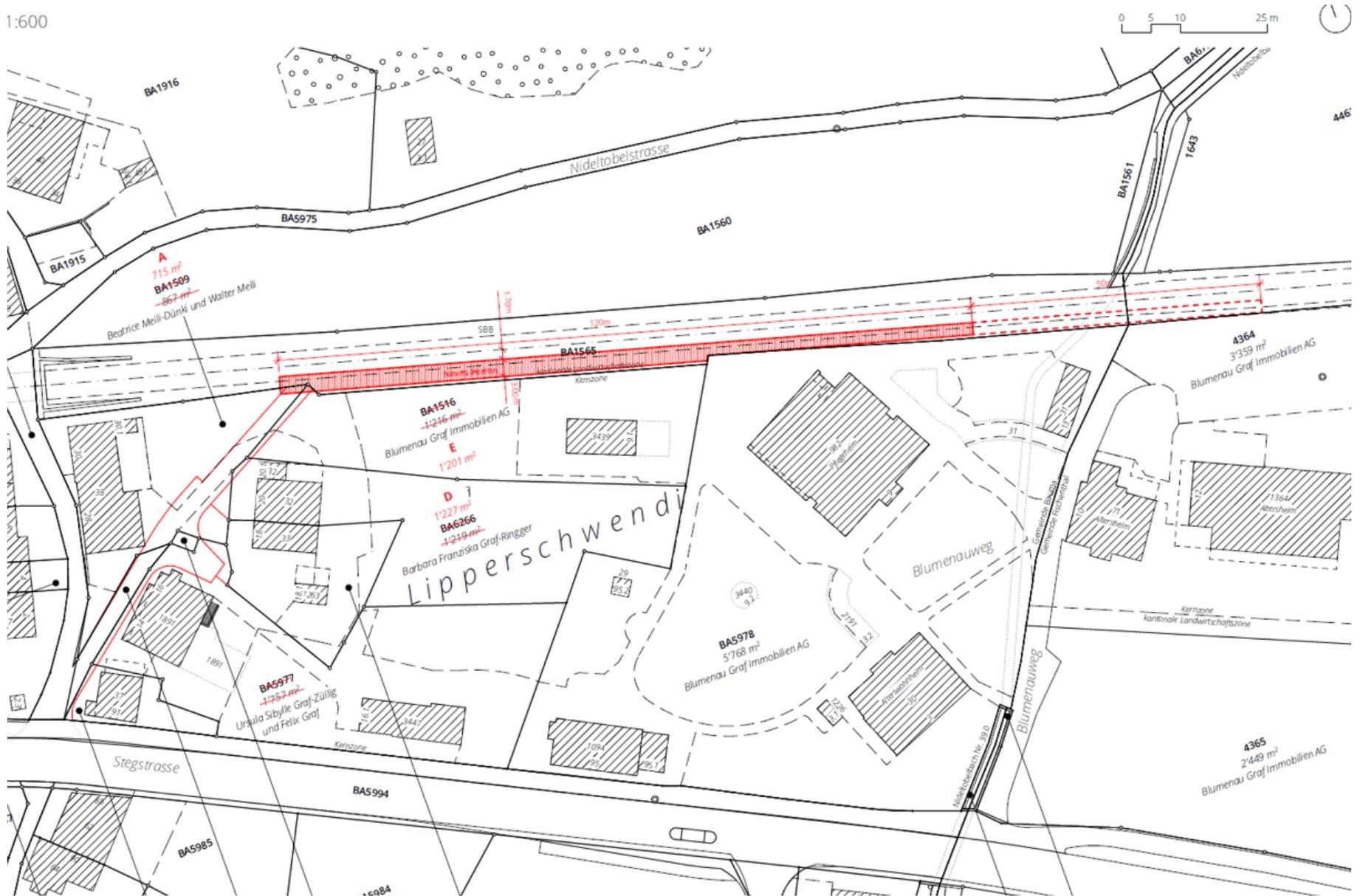
- **Blumenau, gegründet 1894, als erste soziale Institution im Tösstal, erste Trinkerinnenheilstätte in der NO-Schweiz**
- **Alters- und Pflegeheim mit 60 Plätzen und betreutes Wohnen**
- **1969 Familie Graf, in dritter Generation, ca. 30 Stellen, 60 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen**
- **2016/2017 Investition von 10 Millionen Franken, Hauptgebäude, Sanierung Haus Tulpe, Garten**

**Gemeinden Bauma/Fischenthal  
Quartierplan-Perimeter «Blumenau-Lipperschwendi-Lenzen»**

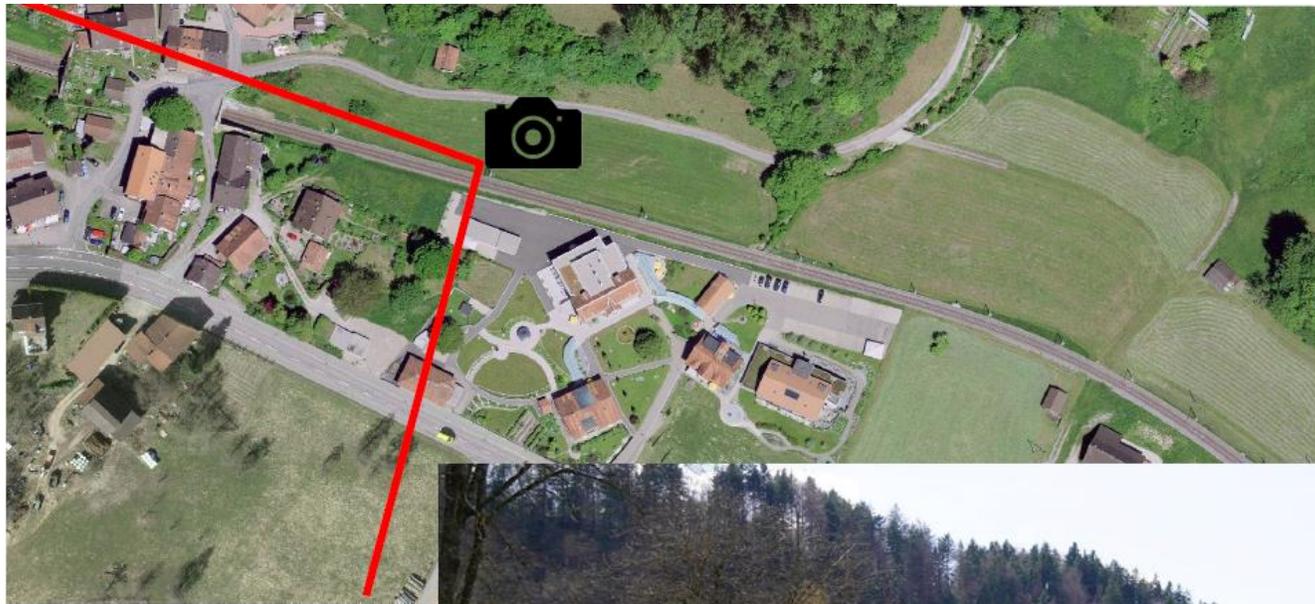


# Neue Haltestelle «Lipperschwendi», Situation

1:600



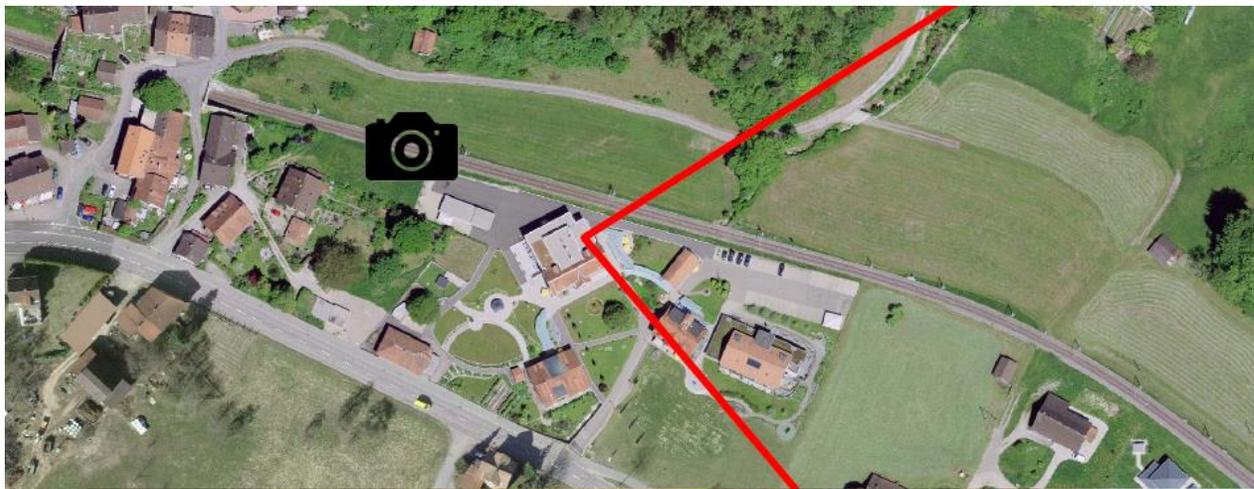




Lipperschwendi  
Blumenau

Bild 08





Lipperschwendi  
Blumenau

Bild 07



# **Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung)**

(vom 14. Dezember 1988)<sup>1</sup>

*Der Regierungsrat,*

gestützt auf § 18 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988<sup>2</sup>,

*beschliesst:*

Erschliessung  
a. Grundsatz

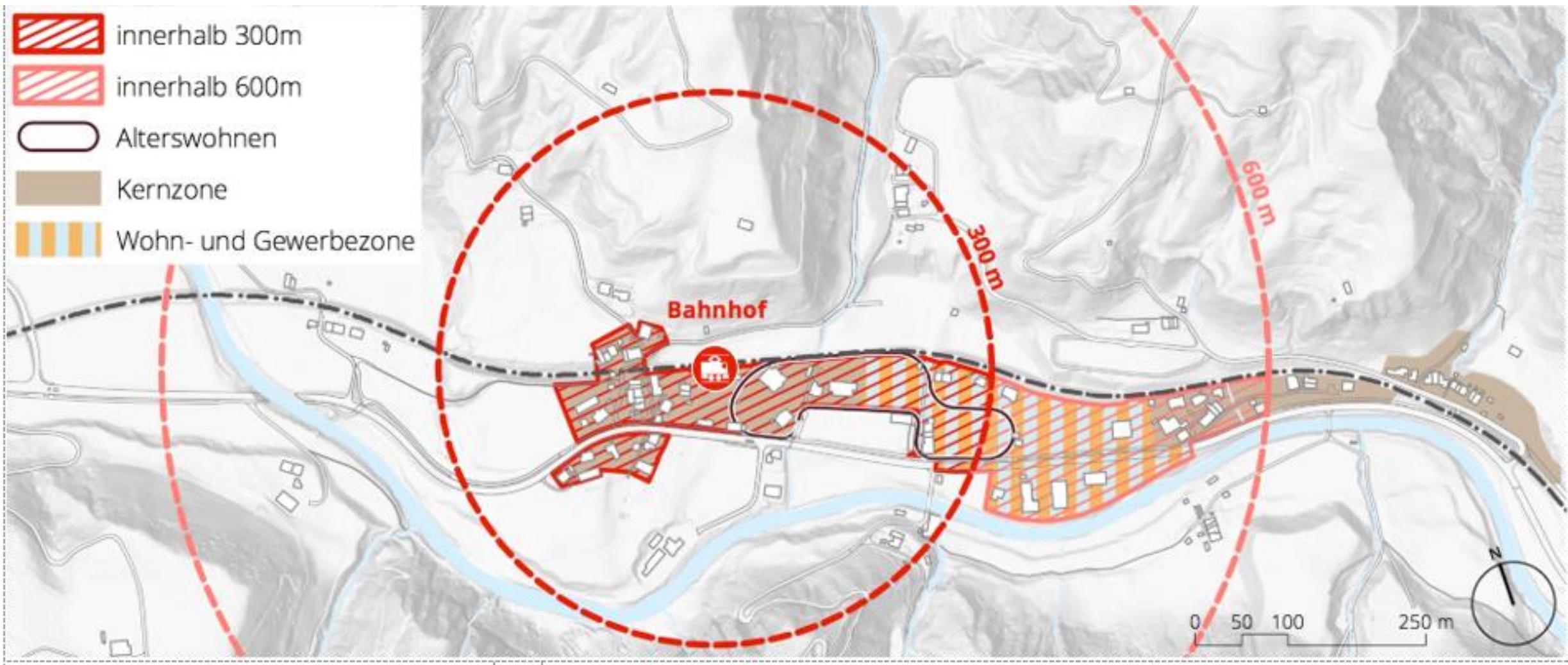
§ 4. <sup>1</sup> Zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen werden mit mindestens einer Haltestelle erschlossen. Noch nicht überbauten Bauzonen wird Rechnung getragen.

<sup>2</sup> Der Wert gemäss Abs. 1 kann unterschritten werden, wenn ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden kann, wenn mehrere Siedlungsgebiete zusammen mit einem vertretbaren Aufwand erschlossen werden können oder wenn die zu erwartende Nachfrage die Erschliessung rechtfertigt.

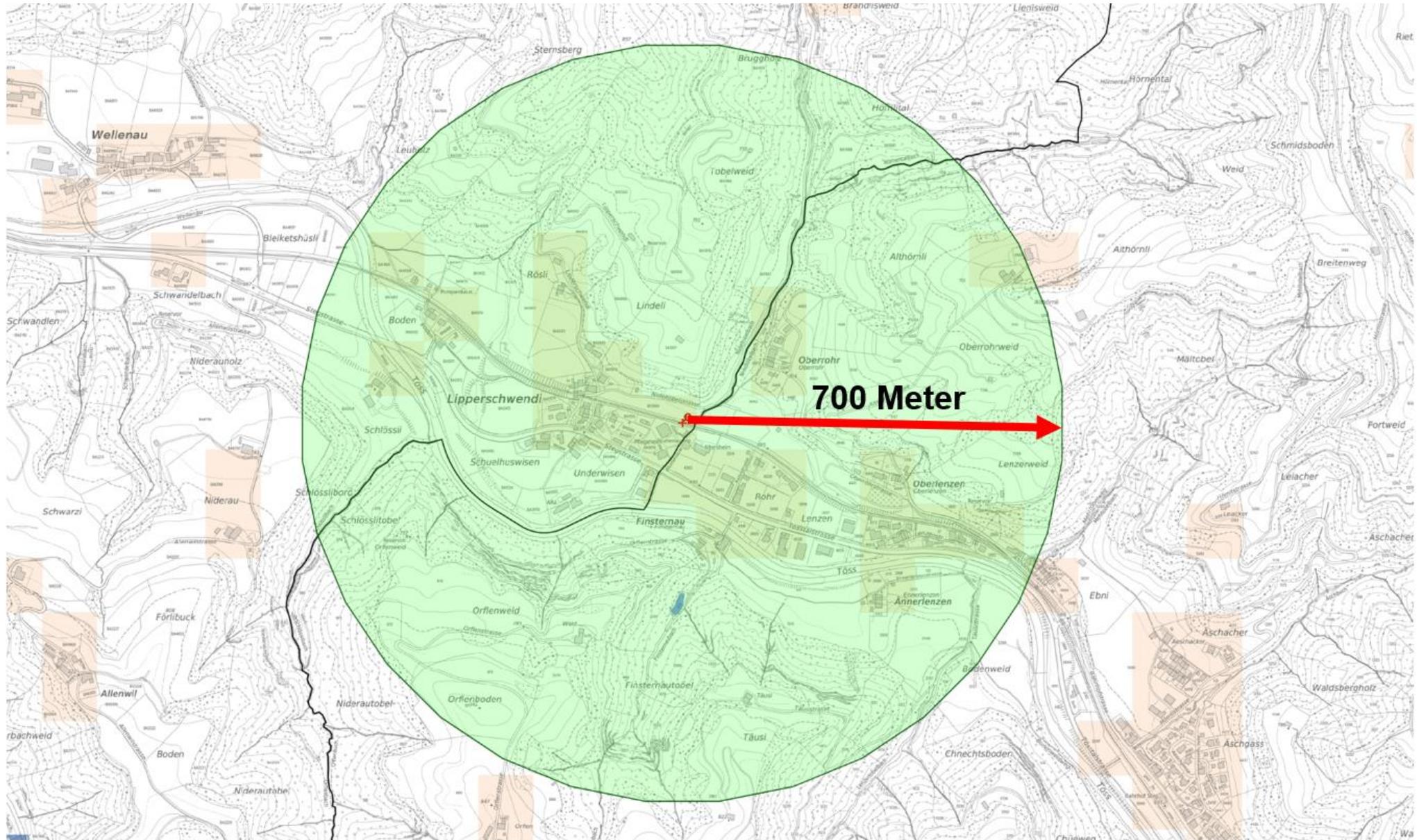
<sup>3</sup> Die Siedlungsgebiete gelten als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigen:

- a. 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen,
- b. 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen.

<sup>4</sup> Sind die Voraussetzungen für die Erschliessung eines Siedlungsgebietes mit dem öffentlichen Verkehr nicht erfüllt, ist an den geeigneten Haltestellen in der Region eine angemessene Zahl von Parkierungs- und Veloabstellplätzen bereitzustellen.



# Haltstelle Lipperschwendi, Einzugsbereich 700 Meter



## IG-Tösstallinie, neue Haltestelle Lipperschwendi

### Einwohnerzahlen/Arbeitsplätze von bestehenden und vorgeschlagenen neuen Bahn-Haltestellen

	Bahnhof/Station	best.	neu	Anzahl Einwohner im Umkreis von				Anzahl Arbeitsplätze im Umkreis von			Anzahl Betriebe			Bemerkung
				300 m	400 m	500 m	700 m	300 m	400 m	500 m	300 m	400 m	500 m	
1	Winterthur HB	X		1'878	3'418	4'912		10'772	16'560	21'270	1'053	1'519	1'0883	
2	Spital/Kanti		X	1'081	1'608	2'523		1'040	4'449	7'379	105	210	314	
3	Stadtrain/Grüze		X	1'307	2'582	3'687		1'017	1'467	1'985	81	152	234	
18	Bauma	X		589	880	1'144		356	377	561	74	85	110	
19	Seewadel-Wellenau		X	40	83	158		9	17	19	7	11	13	
20	Lipperschwendi		X	122	141	160	230	58	64	69	7	10	12	
21	Steg	X		172	210	262		5	13	109	4	9	14	
22	Schmittenbach		X	120	231	380		26	32	50	9	12	19	
23	Fiscenthal	X		218	278	327		34	60	92	14	23	35	
24	Fistel		X	153	212	264		55	65	96	10	17	26	
25	Gibswil	X		513	695	740		125	136	141	22	31	34	
26	Neutal-Raad		X	47	114	140		9	21	24	5	12	14	
27	Jonatal			95	122	145		6	6	6	4	4	4	
28	Wald-Nord		X	1'361	2'427	3'064		551	788	1'018	96	161	216	
29	Wald	X		1'079	2'306	3'360		447	701	1'122	97	150	217	

§ 4. <sup>1</sup> Zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen werden mit mindestens einer Haltestelle erschlossen. **Noch nicht überbauten Bauzonen wird Rechnung getragen.**

SBB-Linie Winterthur - Bauma - Wald - Rüti (Tösstallinie)



**Untersuchung einer neuen Haltestelle  
«Lipperschwendi»  
anhand einer Zuglaufrechnung Saland – Rüti ZH**

**Schlussbericht**

# Zuglaufrechnung

**Rüti/ZH – Wald – Bauma – Saland**

**Saland – Bauma – Wald – Rüti/ZH**

<b>Autor:</b>	Stefan Weyeneth
<b>Datum:</b>	04.04.2022
<b>Version:</b>	1.1.0
<b>Auftraggeber:</b>	Gemeinde Bauma und Interessengemeinschaft Tösstallinie (IG Tösstallinie)

### **3 EINLEITUNG**

---

Im Auftrag der Gemeinde Bauma und der Interessengemeinschaft Tösstallinie (IG Tösstallinie) hat die LOCSIM AG Zuglaufrechnungen zwischen Saland und Rüti ZH erstellt. Ziel des Auftrages war es, in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber zu untersuchen, ob eine neue Haltestelle in Lipperschwendi ohne grössere Streckeninfrastrukturmassnahmen möglich ist. Die Ergebnisse werden in diesem Schlussbericht festgehalten.

Der Auftrag wurde vom Präsidenten der IG Tösstallinie begleitet.

# 5 VORGEHEN

---

## 5.1 DATENHERKUNFT

Für die Zuglaufrechnungen sind genaue Daten der Strecke unabdingbar. Die SBB haben uns freundlicherweise die Gleisgeometriedaten (Steigungen, Kurvenradien, Übergangsbögen usw.) von Winterthur bis Rütli ZH zur Verfügung gestellt. Diese wurden in unser Format umgewandelt. Die Streckengeschwindigkeiten wurden anhand der aktuell gültigen Streckentabelle (RADN) übernommen (siehe Anhang 8.1 und 8.2, S. 8 und S. 10). Um die Genauigkeit zu erhöhen, wurde eine Filmfahrt mit einem Regelzug der THURBO (13.01.2022) durchgeführt, sodass z.B. die genauen Positionen der Geschwindigkeitstafeln für Gleisabschnitte mit verminderter Geschwindigkeit (Abschnitt 2.3.1 gemäss FDV 2015) oder die aktuell eingestellten Fahrbeurteilungen bei den Signalen berücksichtigt werden konnten.

## 5.2 TECHNISCHE DETAILS ZUR ZUGLAUFRECHNUNG

Fahrzeug	THURBO GTW 2/8
Simulationsmethode	Volle Ausnutzung der Streckengeschwindigkeit. Das Ergebnis entspricht der technischen Fahrzeit.
Zuglängenüberwachung	Ja
Geschwindigkeitsschwelle	Nach FDV ➔ Bemerkung: Daher gilt gemäss diesen bei Einfahrtsignalen die angekündigte Geschwindigkeit beim Einfahrtsignal.
Haltezeiten	Gemäss Angaben des Auftraggebers aufgrund von verfügbaren Planungsunterlagen der SBB: <ul style="list-style-type: none"><li>- 36s für den eigentlichen Fahrgastwechsel bei Haltestellen/Bahnhöfen mit geringem Fahrgastaufkommen</li><li>- 54s für Haltestellen/Bahnhöfe mit grösseren Fahrgastfrequenzen (z.B. Bauma und Wald)</li><li>- 6s für die Zugabfertigungszeit</li><li>- plus eventuelle weitere Reserve</li></ul>

## 5.4 RECHNUNGEN

Folgende Berechnungen wurden durchgeführt:

- Saland – Rüti ZH exkl. Lipperschwendi (V0)
- Saland – Rüti ZH inkl. Lipperschwendi (V1)
- Rüti ZH – Saland exkl. Lipperschwendi (V0)
- Rüti ZH – Saland inkl. Lipperschwendi (V1)

V0 entspricht der Ist-Situation, V1 der neuen Situation mit der Haltestelle in Lipperschwendi.

Die durch den neuen Halt in Lipperschwendi entstehende längere Reisezeit kann mit Verkürzung der Haltezeit in Bauma um je eine Minute kompensiert werden, wie folgender Vergleich zwischen Istzustand und neuem Zustand zeigt:

Saland - Rüti ZH						
	An		Ab		Haltezeit inkl. ZAZ	
Haltestelle	Ohne Lipp.	Mit Lipp.	Ohne Lipp.	Mit Lipp.	Ohne Lipp.	Mit Lipp.
Saland			<u>00:14:06</u>	<u>00:14:06</u>		
Bauma	00:18:08	00:18:08	<u>00:20:08</u>	<u>00:19:08</u>	02:00	01:00
Lipperschwendi		00:22:34		00:23:16		00:42
Steg	00:24:40	00:24:50	00:25:22	00:25:32	00:42	00:42
Fischtal	00:28:15	00:28:24	<u>00:29:09</u>	<u>00:29:06</u>	00:54	00:42
Gibswil	00:31:22	00:31:19	00:32:04	00:32:01	00:42	00:42
Wald	00:36:59	00:36:57	<u>00:38:05</u>	<u>00:38:09</u>	01:06	01:12
Tann-Duernten	00:43:02	00:43:06	00:43:44	00:43:48	00:42	00:42
Rueti	<u>00:45:45</u>	<u>00:45:49</u>				

**Fett unterstrichen:** Abfahrtszeiten gemäss Kursbuch

## Rüti ZH - Saland

Haltestelle	An		Ab		Haltezeit inkl. ZAZ	
	Ohne Lipp.	Mit Lipp.	Ohne Lipp.	Mit Lipp.	Ohne Lipp.	Mit Lipp.
Rueti			<b><u>00:11:06</u></b>	<b><u>00:11:06</u></b>		
Tann-Duernten	00:13:10	00:13:10	00:13:52	00:13:52	00:42	00:42
Wald	00:18:55	00:18:55	<b><u>00:20:07</u></b>	<b><u>00:20:07</u></b>	01:12	01:12
Gibswil	00:25:04	00:25:04	00:25:46	00:25:46	00:42	00:42
Fischental	00:28:21	00:28:21	00:29:03	00:29:03	00:42	00:42
Steg	00:31:34	00:31:34	00:32:16	00:32:16	00:42	00:42
Lipperschwendi		00:33:47		00:34:29		00:42
Bauma	00:37:01	00:38:07	<b><u>00:40:07</u></b>	<b><u>00:40:13</u></b>	03:06	02:06
Saland	<b><u>00:44:01</u></b>	<b><u>00:44:04</u></b>				

**Fett unterstrichen:** Abfahrtszeiten gemäss Kursbuch

## 6.1 FAZIT

Die Analyse der Zuglaufrechnung und des Fahrplanes erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber:

### Fazit zur Stabilität des aktuellen Fahrplans

- 1 Der Fahrplan wird auf Basis der Zuglaufrechnung und den getroffenen Annahmen zwischen Rüti ZH und Saland und zwischen Saland und Rüti eingehalten.
- 2 Von Rüti ZH in Richtung Bauma – Saland beträgt die Reserve 2.3 Min und von Saland in Richtung Bauma – Rüti ZH wegen der kürzeren publizierten Fahrzeit lediglich 1.4 Min.
- 3 Berechnungen mit Abgangsverspätungen von bis zu 2 Minuten ab Rüti ZH oder 1 Minute ab Saland ergeben reduzierte Reserven von 0.3 Min.

## **Fazit zur Stabilität des Fahrplans mit zusätzlichem Halt in Lipperschwendi**

- 1 Aus Sicht des Fahrgastwechsels ist in Bauma eine Haltezeit von 54 Sek plus 6 Sek ZAZ (Zugabfertigungszeit) zulässig.
- 2 Verspätungen von Saland (Kreuzung mit dem Gegenzug) oder von der Gesamtstrecke ab Winterthur von mehr als einer Minute übertragen sich daher bis Fischental und z.T. weiter bis Rüti ZH. In Tanndürnten (Kreuzung Gegenzug) und Rüti ZH (Anschluss S15) sind Verspätungen bis max. 2 Minuten knapp tolerierbar.
- 3 In der Richtung Rüti-Saland verringert sich die Reserve in Bauma von 3 auf 2 Minuten, um den Anschluss in Rüti ZH zu gewährleisten. Die im Kursbuch publizierten Abfahrtszeiten in dieser Richtung können beibehalten werden.
- 4 Die Stabilität des Fahrplans bleibt zwischen Rüti und Saland im bisherigen Rahmen mit Verspätungen bis zu 2 Minuten problemlos.

## **6.2 MÖGLICHKEITEN FÜR ZEITRESERVENGWINN**

Falls mehr Zeitreserven gewonnen werden sollen, sieht LOCSIM einen Zeitgewinn ohne erhebliche bauliche Massnahmen, indem bei den Einfahrsignalen die Geschwindigkeitsschwelle bei der ersten Weiche liegt anstelle beim Signal. Dies erforderte die Installation der Merktafel 567 gemäss FDV und je nach aktueller Programmierung der ZUB-Balisen eine entsprechende Umprogrammierung der ZUB-Balisen.

Allenfalls könnte etwas Zeit bei den Weichen eingespart werden, indem die Einfahr-/Ausfahrgeschwindigkeit von 40 km/h auf 60 km/h erhöht wird.

### 8.3 ORT-GESCHWINDIGKEITS-DIAGRAMM SALAND – RÜTI ZH OHNE LIPPERSCHWENDI (V0)

Triebfahrzeug: Turbo GTW 2/8, Zugmasse: 86.0 t, Zuglänge: 53.5 m  
Strecke: Winterthur-Rueti



Zug-Geschwindigkeit  
max. Strecken-Geschwindigkeit  
in Funktion von Ort (Kilometrierung, evtl mit Unterbrüchen)

$t_{pu} = 100.0$  km/h  
 $t_{ou} = 100.0$  km/h  
von 20.00 bis 48.00 km

## 8.5 ORT-GESCHWINDIGKEITS-DIAGRAMM SALAND-RÜTI ZH INKL. LIPPERSCHWENDI (V1)

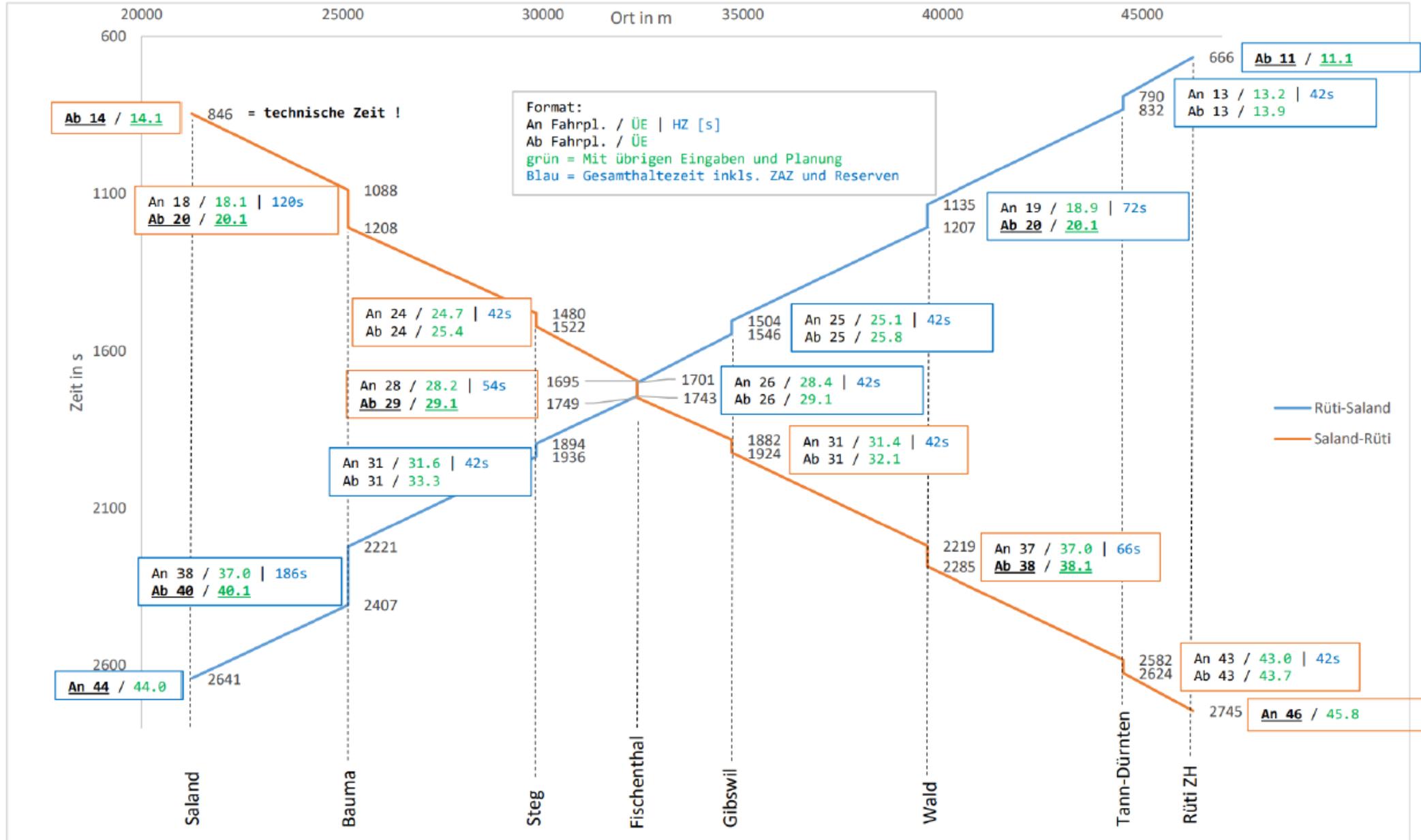
Triebfahrzeug: Turbo GTW 2/8, Zugmasse: 86.0 t, Zuglänge: 53.5 m  
Strecke: Winterthur-Ruetli



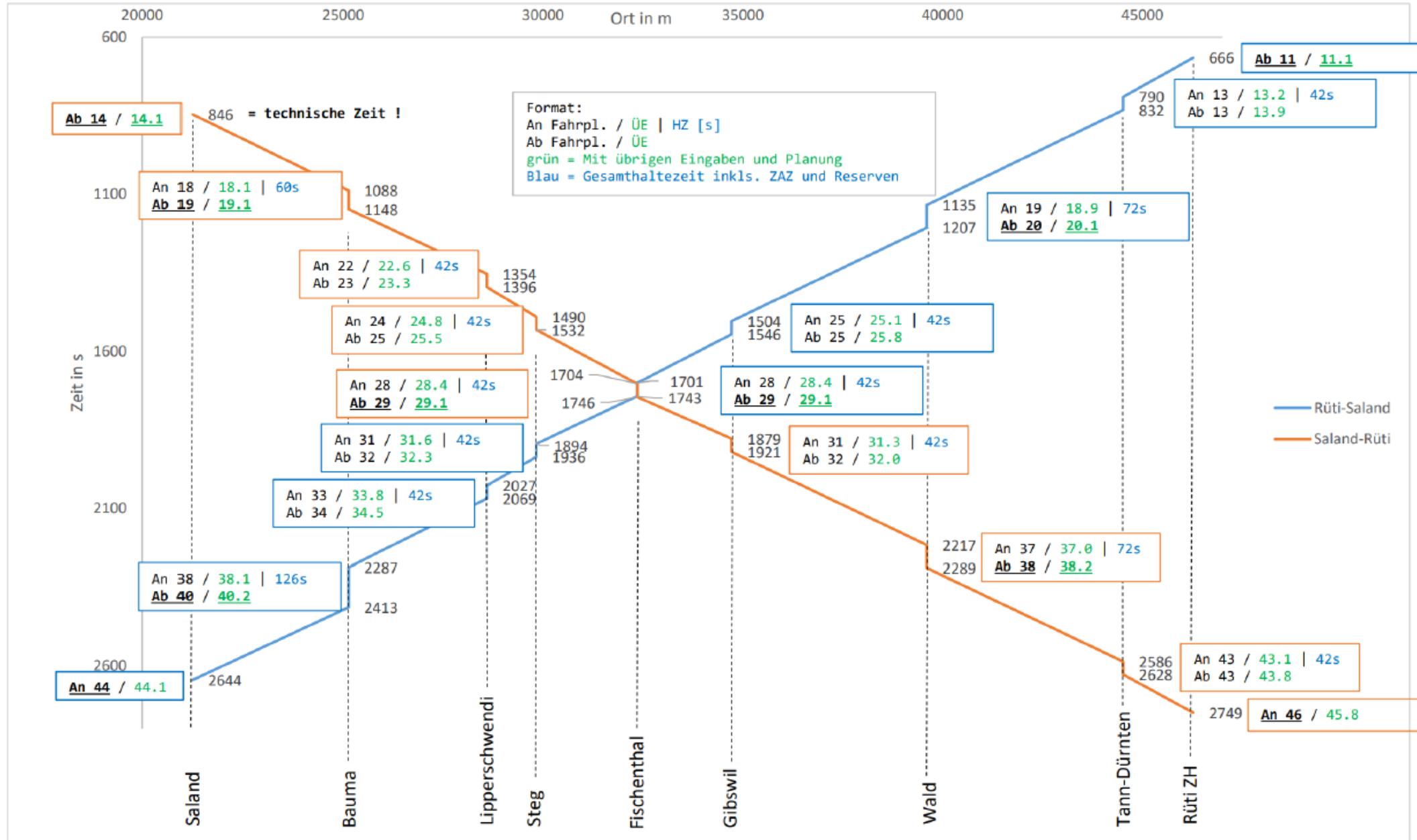
Zug-Geschwindigkeit  
max. Strecken-Geschwindigkeit  
in Funktion von Ort (Kilometrierung, evtl mit Unterbrüchen)

1 pu = 100.0 km/h  
1 pu = 100.0 km/h  
Von 20.00 bis 48.00 km

# ORT-ZEIT-DIAGRAMM OHNE LIPPERSCHWENDI (V0)



# ORT-ZEIT-DIAGRAMM MIT LIPPERSCHWENDI (V1)





**Provisorische Haltestelle Vaulruz (bei Bulle/FR)**  
Chemins de fer fribourgeois Gruyère – Fribourg – Morat (GFM)





**Gertrud Furrer im Landbote vom August 2021**



---

[← Zurück zur Übersicht](#)



# **Raumplanungsbericht 2021: Interessen sind sorgfältig abzuwägen**

Medienmitteilung 24.03.2022

**Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat alle vier Jahre Bericht über den Stand der Raumentwicklung im Kanton Zürich. Der nun vorliegende elfte Raumplanungsbericht widmet sich unter anderem anhand von Fallbeispielen dem Thema der Interessenabwägung. Die Planung und Entwicklung von Gebieten wird genauso thematisiert wie wichtige Schutzinteressen und Inventare. Neben den urbanen Gebieten legt der Bericht den Fokus auch auf die ländlichen Gegenden des Kantons.**

Darin sind doch immerhin folgende Passagen enthalten, die auf unsere Fragen im Tösstal passen:

**So zB auf Seite15 Mitte:**

*«In der Kulturlandschaft steht der Wunsch nach einem weitergehenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Konflikt mit der ungenügenden Wirtschaftlichkeit und den Vorgaben des kantonalen Raumordnungskonzepts. Das erhöhte Verkehrsaufkommen in den städtischen Zentren ist nicht nur eine Folge ihrer hohen Bevölkerungsdichte, sondern auch des Pendler- und Freizeitverkehrs aus dem weniger dicht besiedelten Umland.»*

## Oder auf Seite 48:

«Gemeinden sind am Zug Eine entscheidende Rolle bei der Bewältigung dieser Aufgaben kommt den Gemeinden zu. Abgestimmt auf die in den Planungsinstrumenten von Bund, Kanton und Region verankerten Zielvorgaben schaffen sie die grundeigentümergebundene Nutzungsplanung. Sie leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung der bestehenden räumlichen Strukturen und schaffen zukunftsfähige Quartiere mit hoher Lebensqualität.

Auf kantonaler Ebene ist darauf zu achten, dass die Entwicklung vor allem an jenen Orten stattfindet, an denen die **Infrastruktur bereits besteht** und wo die Akzeptanz für ein dichteres Zusammenleben am höchsten ist. Insbesondere an gut erschlossenen Lagen im Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft» besteht diesbezüglich grosses Potenzial. In den ländlichen Handlungsräumen steht das Bewahren der bestehenden Qualitäten im Vordergrund. Für die Gemeinden im Handlungsraum «Landschaft unter Druck» ist abzuwägen, ob sie sich eher in eine städtische oder ländliche Richtung entwickeln möchten.

## Seite 49:

«anzustrebende Siedlungsentwicklung nach innen und die **optimale Nutzung der bestehenden Infrastrukturen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.**»

## Gemeinderat Bauma

Legislaturprogramm 2022 – 2026 und später (gemäss GRB Nr. 2022-223 vom 26. Oktober 2022)

### 9. Sicherheit (Geschäftsfelder Bevölkerung, Sicherheit, öffentlicher Verkehr und Umwelt)

Leitsätze	Ziele 2018-2022+	Massnahmen	Ressort	23	24	25	26	S
	Kommunale Feinerschliessung und Anbindung für Pendler im öffentlichen Verkehr ist unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit verbessert.	Neue Angebote prüfen / z.B. Mitfahrbänkli einführen	FIN	X				
		Interessen der Gemeinde in der regionalen Verkehrskonferenz (RVK) wahrnehmen	FIN					
		Regionale Lösung mit Kurzzügen und neuen Haltestellen zur Entscheidungsreife bringen	FIN	X	X	X		

- Gemeinderäte der Gemeinden Bauma und Fischenthal
- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
- Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
- Baudirektion Kanton Zürich
- Schweizerische Bundesbahnen SBB (Thurbo)
- Planungsgruppe Zürcher Oberland (PZO)

# P E T I T I O N

für den raschen Bau und Betrieb einer neuen Bahnhaltestelle  
«Lipperschwendi» in den Gemeinden Bauma und Fischenthal

Die Unterzeichneten Personen bitten die Behörden, sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, dass in «Lipperschwendi» an der SBB-Tösstallinie eine neue Haltestelle erstellt und betrieben werden kann.

Die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle soll so rasch wie möglich geschehen.

## Begründung

Die Tösstallinie verkehrt seit 2018 im Halbstundentakt. Das stellt gegenüber früher eine grosse Verbesserung dar. Zwischen Bauma und Steg erschliesst die Tösstallinie aber keinen einzigen Ortsteil. Die Distanz Bauma – Steg beträgt 4.7 km. Dazwischen liegen die Weiler Seewadel, Wellenau, Lipperschwendi und Rohr/Lenzen. An diesen Ortsteilen fährt die Tösstalbahn seit Jahr und Tag ohne einen Halt vorbei.

Die IG Tösstallinie hat zusammen mit der Gemeinde Bauma und privaten Investoren mit einer Studie nachweisen können, dass zwischen Bauma und Steg eine zusätzliche Haltestelle, ohne grosse Infrastrukturen wie Doppelspuren etc. errichtet werden kann. Die Wahl, der vom Gemeinderat Bauma und IG Tösstallinie



angestossenen Arbeitsgruppe, fiel auf den Standort Lipperschwendi, weil sich dort das Alters- und Pflegeheim «Blumenau» befindet und weil noch grössere unbebaute Bauzonen bestehen. Dafür wird zur Zeit ein Quartierplanverfahren erarbeitet. Heute wohnen im Umkreis von 500 Meter um eine neue Haltestelle in Lipperschwendi 169 Personen. 12 Betriebe geben Arbeit für ca. 70 Arbeitnehmende. Mit dem Quartierplan Lipperschwendi/Lenzen wird die Wohnbevölkerung im Umkreis von 700 Metern insgesamt auf ca. 300 Personen anwachsen. Damit wird der Ortsteil Lipperschwendi die Kriterien erfüllen, um vom ZVV mit einem attraktiven und wirtschaftlichen öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen zu werden.

Der Halt der Züge in Lipperschwendi kostet fast nichts. Es fallen lediglich Brems- und Anfahrerenergie an. Das ist vernachlässigbar.

Die Petenten fordern deshalb die zuständigen Behörden auf, sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, dass die neue Haltestelle so rasch als möglich, d.h. nach all den bisher geleisteten Vorarbeiten in den nächsten Jahren – allenfalls in einer ersten Phase auch als Provisorium.

Lipperschwendi 2023

**Stand der Unterschriftensammlung:**

**Aus Lipperschwendi 180 Unterschriften**

**Aus Wellenau 50 Unterschriften**

## Petition für eine neue Bahn-Haltestelle Lipperschwendi an der Tösstallinie

---

Die Unterzeichnenden unterstützen das Anliegen der Petition mit Ihrer Unterschrift

Name	Vorname	Adresse, Strasse	Ortschaft	Unterschrift
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				

Petitionskomitee «Pro Lipperschwendi»:

Bitte ganz oder teilweise ausgefüllte Unterschriftenbogen senden an: Yuri Kaspar, Lipperschwendi 17, 8494 Bauma

**Komitee Pro Lipperschwendi**, Adresse: Lipperschwendi 17, 8494 Bauma

Lipperschwendi, April 2023

**Und jetzt die brutale Wirklichkeit**

# Begehren Umstellung der Linie 854 auf S-Bahnbetrieb und Station Lipperschwendi

Regionale Verkehrskonferenz Oberland  
24. Mai 2023

Regionale Verkehrskonferenz Pfäffikon  
ZH / mittleres Tösstal  
25. Mai 2023

# Hauptantrag 1 der IG Tösstallinie



- *"Es seien alle abendlichen Buskurse Rüti/ZH – Wald – Bauma und Bauma – Wald – Rüti/ZH auf die Schiene rückzuverlegen"*
- *"Folgende zusätzliche Fahrten Rüti ab 05:12, 21:12, 22:12, 23:12, 00:12 nach Bauma und Bauma ab 20:20, 21:20, 22:20, 23:20, 00:20 Richtung Rüti seien einzuführen"\**
- *Auf den Fahrplanwechsel Dezember 2023 sei eine neue Haltestelle in der "Lipperschwendi" in Betrieb zu nehmen.*

\* Hinweise ZVV: Die entsprechenden Kurse der Linie 854 verkehren im Fahrplan 2022 nicht an allen Tagen (z.B. Kurs der Linie 854 mit Abfahrt um 0.22 Uhr verkehrt nur in den Nächsten Fr/Sa und Sa/So).

# Die Umstellung der Buslinie 854 auf Bahnbetrieb wurde bereits im FPV22/23 behandelt

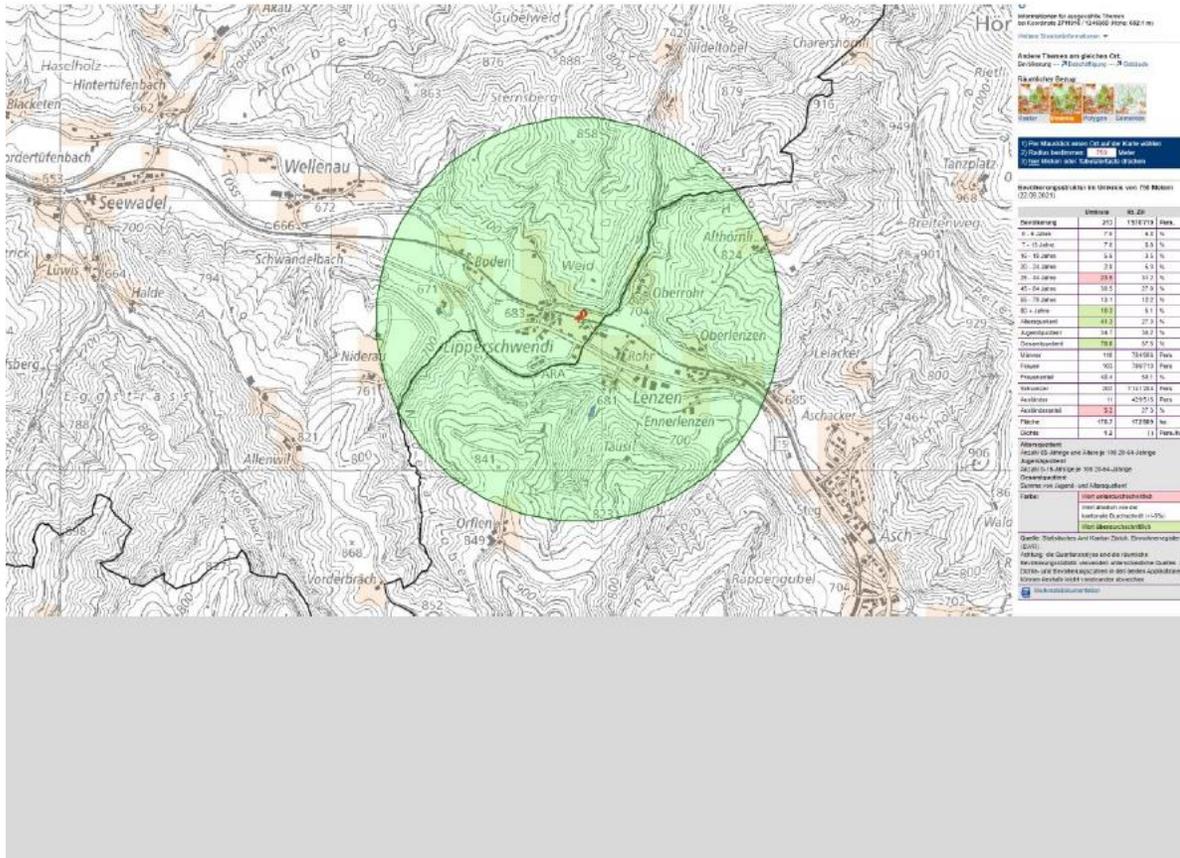


Das Begehren wurde bereits im Fahrplanverfahren 22/23 behandelt und vom ZVV abschlägig beurteilt.

# Ein Halt Lipperschwendi mit der S26 ist kein Fahrplanbegehren

- Die Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur erfolgt grundsätzlich durch den Bund.
- Angebotsausbauten mit Infrastrukturbedarf erfolgen in STEP-Ausbausritten.
- Der Ausbausritt STEP 2035 wurde 2019 durch das nationale Parlament beschlossen. Im Tösstal ist keine Neukonzeption des Angebots geplant.
- Der nächste Ausbausritt mit der Möglichkeit für zusätzliche Infrastrukturmassnahmen wird voraussichtlich im Jahr 2030 (Zielhorizont ca. 2050) beschlossen werden.
- Ausserhalb der ordentlichen Finanzierung könnten zusätzliche Infrastrukturmassnahmen durch den Kanton finanziert werden. Diese wären dann aber sehr teuer für den Kanton (Einlage in den Bahninfrastrukturfonds sowie Finanzierung von Bau und Unterhalt der zusätzlichen Infrastruktur).

# Der ZVV erachtet eine Bahnstation Lipperschwendi als nicht zweckmässig



## Inhaltliche Einordnung:

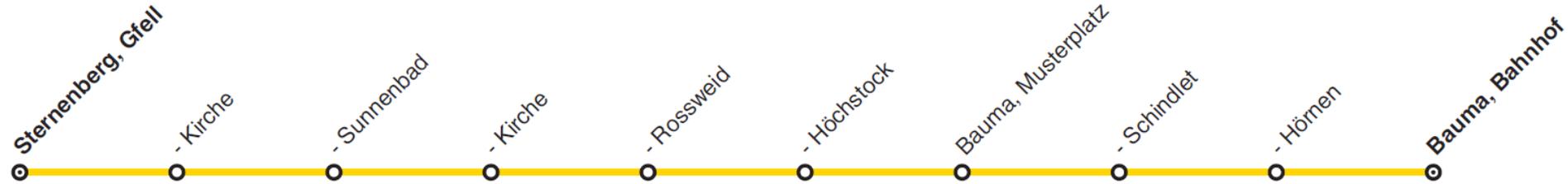
- Das Nachfragepotenzial in der Lipperschwendi ist gering (aktuell rund 330 Einwohner, mit Quartierplan ca. 600). Die Grössenordnung der Nachfrage dürfte etwa bei 50 (Ist-Zustand) bis 90 Einsteigern pro Tag (mit Quartierplan) liegen.
- Eine Erschliessung des Gebiets Lipperschwendi könnte mit einer Verlängerung der Buslinie 809 erfolgen, wobei das Potenzial aktuell als zu gering erachtet wird.
- Die technische Machbarkeit eines Bahnhalts in der Lipperschwendi ist seitens SBB nicht bestätigt.
- Gemäss dem kantonalen Richtplan ist auf eine Steigerung der Erschliessungsqualität in den Handlungsräumen (Kultur- und Naturlandschaft) zu verzichten.

**Der ZVV meint:**

Eine Erschliessung des Gebiets Lipperschwendi könnte mit einer Verlängerung der Buslinie 809 erfolgen, wobei das Potenzial aktuell als zu gering erachtet wird.



Sternenberg → Bauma



← **Montag - Freitag**

Sternenberg, Gfell		6.45	8.15	10.45	12.45	13.45	16.45	18.45
- Kirche		6.49	8.19	10.49	12.49	13.49	16.49	18.49
- Sunnenbad		6.51	8.21	10.51	12.51	13.51	16.51	18.51
- Kirche		6.52	8.22	10.52	12.52	13.52	16.52	18.52
- Rossweid		6.53	8.23	10.53	12.53	13.53	16.53	18.53
- Höchststock		6.55	8.25	10.55	12.55	13.55	16.55	18.55
Bauma, Musterplatz		6.56	8.26	10.56	12.56	13.56	16.56	18.56
- Schindlet		6.57	8.27	10.57	12.57	13.57	16.57	18.57
- Hörnen		7.01	8.31	11.01	13.01	14.01	17.01	19.01
- Bahnhof		7.04	8.34	11.04	13.04	14.04	17.04	19.04
<b>S26</b> Bauma	<i>ab</i>	7.10	8.40	11.10	13.10	14.10	17.10	19.10
<b>S26</b> Winterthur	<i>an</i>	7.47	9.17	11.47	13.47	14.47	17.47	19.47

## Erschliessung Lipperschwendi mit Buslinie 809

Sternenberg	ab		06.45	08.15		10.45		12.45	13.45		16.45		18.45
Bauma	an		07.04	08.34		11.04		13.04	14.04		17.04		19.04
			«Wendezeit» 47 Min	Wendezeit 1 h 47 Min		Wendezeit 1 h 17 Min		Wendezeit 17 Min	Wendezeit 2 h 17 Min		Wendezeit 1 h 17 Min		
Bauma	ab	06.21	07.51		10.21		12.21	13.21		16.21		18.21	
Sternenberg	an	06.40	08.10		10.40		12.40	13.40		16.40		18.40	

18. Mai 2023/Stp

**Bei einer Haltestelle Lipperschwendi ist ein Halbstundentakt nach beiden Richtungen (fast gratis) möglich.**

**Ist das für den ZVV so schwer, das zu verstehen?**

**Der ZVV meint:**

Gemäss dem kantonalen Richtplan ist auf eine Steigerung der Erschliessungsqualität in den Handlungsräumen (Kultur- und Naturlandschaft) zu verzichten.

**Fragen der IG Tösstallinie an den Kanton:**

**Weshalb** baut er dann die Tösstal-Strasse stetig und sehr, sehr komfortabel aus? **Siehe Strecke Lipperschwendi – Bauma.**

**Gilt sein negatives Credo nur für den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr?**

**Die IG hat nachgefragt:**

**Mail von Paul Stopper, Präsident IG Tösstallinie, an Baudirektor Dr. Martin Neukom vom 19 . Mai 2023**

Darf ich dich noch wegen der SBB-Haltestelle Lipperschwendi an der Tösstallinie in der Gemeinde Bauma ansprechen? Wir unterhielten uns ja nach einer der Klimakonferenzen im Sommer 22 ausgiebig miteinander.

Der ZVV hat zH der Sitzung der Regionalverkehrskonferenz Oberland RVK am 24. Mai 2023 eine Stellungnahme zur Haltestelle Lipperschwendi abgegeben, siehe beiliegende Folie 10. Darin ist folgendes formuliert:

Gemäss dem kantonalen Richtplan ist auf eine Steigerung der Erschliessungsqualität in den Handlungsräumen (Kultur- und Naturlandschaft) zu verzichten.

Da diese raumplanerische Aussage ja nicht Aufgabe des ZVV ist, sondern eben eine raumplane-  
rische, möchte ich dich fragen, ob diese mit dir resp. mit dem Gesamt-Regierungsrat abgespro-  
chen ist. Die Aussage ist insbesondere deshalb von Bedeutung, als dass das kantonale Tiefbau-  
amt die Tösstalstrasse stets und Schritt für Schritt gut ausbaut und dadurch der Strassenverkehr  
immer attraktiver macht.

## 2. Teil des Mails vom 19. Mai 2023 an BD Dr. Martin Neukom

Ich muss dir gestehen, dass ich über diese ZVV-Aussage – der gemäss § 1 des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) vom 6. März 1988 «**die Aufgabe hat, das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen**» - mehr als erbost bin. Damit wird ausgedrückt, dass der Kanton den umweltfreundlichen öV im Tösstal ausbremst, dafür aber den Strassenverkehr mit seinen ständigen Ausbauten der Strasse stets begünstigt. Man kann ja im Ernst nicht erwarten, ja geradezu befehlen, dass die Leute den öV benützen sollen, **wenn man ihn gleichzeitig behindert, wo man kann.**

Meine Bitte wäre, dass du deinen Einfluss geltend machst, dass der «Kanton» - wer das auch immer sein mag – mit solchen Widersprüchlichkeiten aufhört. Das ist eine Verballhornung der Politik.

**Antwort-Mail von Baudirektor Dr. Martin Neukom vom 20. Mai 2023 an Paul Stopper, Präsident IG Tösstallinie**

Lieber Paul

Ich denke, da sind wir uns wohl uneinig.

Aus meiner Sicht war die S-Bahn einer der Haupttreiber der Zersiedlung im Kanton Zürich seit den 90er-Jahren. Ich stehe voll und ganz zu unserem sehr leistungsfähigen öV. Ich bin aber nicht der Ansicht, dass jeder öV-Ausbau automatisch sinnvoll ist. Auch mit guter öV Erschliessung haben Haushalte auf dem Land häufig mehrere Autos. In den urbanen Regionen des Kantons ist der Autobesitz deutlich tiefer. Aus einer verkehrlichen Sicht ist das daher sinnvoll, dass das Siedlungswachstum in urbanen Regionen erfolgt. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und das Siedlungswachstum stehen in einem direkten Zusammenhang. Du schreibst, wir sollen aufhören mit Widersprüchlichkeiten. Meines Erachtens geht das gar nicht. Denn die Raumplanung ist voller Widersprüche. Es gibt sehr viele gegenläufige Interessen (Schutz von FFF, Naturschutz, Verkehr, Klima, Platz, Wohnqualität, Lärm, Landschaft, Kosten, usw.). Raumplanung besteht darin, diese möglichst gut aufeinander abzustimmen.

Damit kennst du meine Haltung. Einen persönlichen Austausch zum Thema, kann ich dir leider aus zeitlichen Gründen nicht anbieten. Ich bitte um Verständnis.



GEMEINSAM VORWÄRTS.

ZVV

2R

1R

**Herzlichen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit**

**Fragen?**

Meine ganz persönliche Frage:

Heisst ZVV wirklich Zürcher Verkehrs Verbund oder vielleicht nicht eher Zürcher Verhinderungs- und Verwirrungs Verbund?