

ZUGnummer

50

Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstallinie 29. Jahrgang Nummer 50 Sommer 2024

Traum oder Wirklichkeit, eine eigene Haltestelle für die Blumenau?

Lange keine ZUGnummer

Kommt die neue Haltestelle Lipperschwendi?

Die IG Tösstallinie setzt sich ein für eine Haltestelle in «Lipperschwendi», beim Altersheim Blumenau, und beantragt ihre Aufnahme in den Regionalen Richtplan.



Heim Blumenau in Lipperschwendi

Paul Stopper Als Pilotprojekt hat sich eine neue Haltestelle in «Lipperschwendi» herauskristallisiert. Die IG Tösstallinie befasst sich seit einigen Jahren mit der Verbesserung der Erschliessung des Tösstals mit der SBB-Tösstallinie. Mit der Einführung des ½h-Taktes auf der Tösstallinie ging ein grosser Wunsch der IG in Erfüllung. Allerdings muss man feststellen, dass die Bahn leider an vielen bestehenden und neuen Siedlungen vorbeifährt und dadurch grosse Erschliessungslücken aufweist.

Zusammen mit den Gemeinderäten von Bauma und von Fischenthal setzt sich die IGTösstallinie für eine neue Haltestelle «Lipperschwendi» zwischen Bauma und Steg (Fischenthal) ein.

Der Gemeinderat Bauma hat sich am 24. Februar 2021 mit den Entwicklungsperspektiven des öffentlichen Verkehrs im Tösstal auseinandergesetzt und Einwendungen zum Verkehrsrichtplan beschlossen, welche

Fortsetzung -->

Wieso erschien so lange keine neue ZUGnummer?

Hannes Gehring Am 1. September 2020 traten alle Vorstandsmitglieder, ausser mir, zurück. Wie ein Wunder meldete sich dann Paul Stopper als Präsident, Alois Fischer als Superman mit den Funktionen Vize, Aktuar, Rechnungsführer, Mitgliederadministration und Logistik und Peter Schwarzenbach als Beisitzer. Am 5. Juli 2023 trat Alois wieder zurück. Irgendwie fehlte mir die Sicherheit der 18 Jahre, die entstand seit ich 2002 die ZUGnummer 14 machte. Wir waren ein eingespieltes Team, und ich machte, was meinen Fähigkeiten entsprach: Schreiben, Layouten, Fotos auswählen, gestalten. Aber das strategische, taktische, kämpferische Denken, der Überblick über eine Unmenge von Dokumenten und e-mails fehlt mir. So schob ich die ZUGnummer vor mich her.

Nun machte ich trotzdem wieder eine ZUGnummer. Aber die sinnlichen Artikel, die mir liegen, sie fehlen. Ich wollte Pauls wertvolle Arbeit zeigen, aber sie ist eben mehr intellektuell und für mich schwierig darstellbar.

eine bessere Erschliessung einzelner Gemeindeteile zum Gegenstand hatten.

Der für den öffentlichen Verkehr sachzuständige Ressortvorsteher Finanzen hat anschliessend zusammen mit der Interessengemeinschaft (IG) Tösstallinie sowie den 12 Zuständigen aus den Gemeinderäten der umliegenden Gemeinden das Konzept zusätzlicher Haltestellen auf der Tösstallinie und des Einsatzes von Kurzzügen (Schienenbussen) besprochen. Auf Initiative des Ressortvorstehers Finanzen konnte eine **"Arbeitsgruppe Kurzzüge"** gebildet werden.

Auf Antrag der Arbeitsgruppe hat der Gemeinderat Bauma mit GRB Nr. 2022-11 vom 12. Januar 2022 eine Ausgabe von brutto CHF



Gertrud Furrer wohnt in der Blumenau und wäre froh um eine Bahnhaltestelle. Bild Landbote, siehe Seite 14

9'500.00 für die Erstellung einer Zuglaufrechnung für die Beurteilung der betrieblichen Machbarkeit einer Haltestelle «Lipperschwendi» beschlossen. Die IG Tösstallinie hat sich mit CHF 3000.- daran beteiligt. Die Zuglaufrechnung liegt vor und zeigt, dass eine Haltestelle Lipperschwendi betrieblich machbar ist, ohne dass am generellen Fahrplan etwas geändert werden muss und dass auch keine Infrastrukturaufwendungen nötig sind – ausser der Erstellung der Perronanlagen und den Zugangswegen für Fussgänger und Velos.

312 Einwohner und Arbeitsplätze im Umkreis von 750 Metern

Im relativ grossen Gebiet Lipperschwendi/Rohr/Lenzen wohnen heute total 312 Einwohner im Umkreis von 750 Meter um den Standort der vorgeschlagenen Bahn-Haltestelle. Zudem befinden sich 12 Betriebe mit 79 Beschäftigten (ArbeitsAusbildungsplätze) in diesem Umkreis.

Die nächstgelegene öV-Haltestelle mit einem

Halbstantakt befindet sich in Steg, in einer Distanz von 1'300 Metern (Fussmarsch, Velo, Autoabholdienst). Die Bushaltestelle «Lipperschwendi» an der Tösstalstrasse wird nur abends viermal im Stundentakt in beiden Richtungen durch die VZO-Buslinie 854 Rüti Wald – Bauma bedient.

Potenzial von ca. 250 – 270 neuen Einwohnern im Quartierplangebiet

Gemäss ersten Berechnungen für den Quartierplan Lipperschwendi/Lenzen ist bei einer vollständigen Bebauung mit einem Potenzial von ca. 250 – 270 zusätzlichen Einwohnern zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass auch die Zahl der Arbeitsstellen zunehmen wird.

öV-Erschliessung noch kein Thema der QP-Einleitungsbeschlüsse

Neben des Erschliessungsdefizites im Strassenbereich trat ein Erschliessungsdefizit beim öffentlichen Verkehr zu tage. Die Lipperschwendi ist mit dem öV nicht erschlossen. Die an der Tösstalstrasse liegende, gleichnamige Bushaltestelle wird lediglich abends viermal täglich in beiden Richtungen bedient. Sonst verfügt das Gebiet über keine öV-Erschliessung, obwohl die bestehende SBB Tösstallinie direkt am Quartierplangebiet vorbeifährt. Eine neue Bahn-Haltestelle «Lipperschwendi» wird wesentlich zu einer umweltfreundlichen und attraktiven Erschliessung des grossen, beidseitig der Gemeindegrenzen liegenden Quartierplangebietes führen.

Lipperschwendi hat bereits heute Anrecht auf eine öV-Erschliessung

Mit den 312 Einwohnern und Einwohnerinnen sowie Arbeitsstellen sind die Voraussetzungen von § 4, Abs. 1 der Angebotsverordnung des Kantons Zürich (300 Einwohner und Arbeitsplätzen innerhalb von 750 Metern) längstens erfüllt. Es ist deshalb wenig verständlich, weshalb der Kanton nicht bereits früher reagiert hat, um den offensichtlichen öV-Missstand zu beheben.

Haltestelle mit «Halt auf Verlangen»

Bei der Planung neuer Haltestellen sind verschiedene technische Abklärungen zu tätigen, so u.a. dass der Energieverbrauch sowie die gesamte Fahrzeit möglichst kurz gehalten werden kann. Eine der bei der Eisenbahn-Unternehmung «Thurbo» – welche zurzeit die Tösstallinie betreibt – seit Jahrzehnten angewendete Betriebsweise ist diejenige mit «Halt auf Verlangen». Sämtliche Thurbo-Fahrzeuge sind mit den entsprechenden Halteknopf-Einrichtungen ausgerüstet. An der Haltestellen-Infrastruktur sind die nötigen Halte-Anmeldeknöpfe bei der Haltestelle und den nötigen Haltesignalen an der Strecke anzubringen. Eine relativ kostengünstige Massnahme. Die Thurbo ist bereit, das «Halt auf

Verlangen»-System in Lipperschwendi einzuführen.

Buserschliessung der «Lipperschwendi» keine Option

Die «Arbeitsgruppe Kurzzüge» hat auf Anforderung des zuständigen ZVV-Mitarbeiters auch untersuchen müssen, ob die «Lipperschwendi» mit dem Bus erschlossen werden könnte. Das Resultat ist klar und eindeutig: Das ist keine Option. Einerseits stehen keine Fahrzeuge zur Verfügung, die in den Wendezeiten eine Schlaufe nach Lipperschwendi fahren können und die einzige, in Frage kommende Linie wäre die Linie 809 Bauma – Sternenberg. Die Linie wird mit Kleinbussen befahren und die Standzeiten in Bauma könnten theoretisch ausgenutzt werden. Allerdings stände die Frage im Raum, welcher Takt und welche Betriebszeit man anbieten würde/könnte, und wäre ein Rufbus-Taxi adäquat? Eine solche Betriebsform wird abgelehnt, einerseits weil die Betriebskosten von den zwei Gemeinden bezahlt werden müssten und insbesondere die Gemeinde Bauma vor Jahren einen Rufbus zur Lipperschwendi als Ortsbus eingerichtet hatte, dieser aber mangels Passagieren (d.h. überhaupt keine!) nach kurzer Zeit eingestellt werden musste.

Zudem wäre ein solcher Anschluss nur via Bauma möglich, nicht aber direkt nach Steg – Wald – Rüti. Weder die Gemeinden noch die Arbeitsgruppe Kurzzüge sind bereit, einen solchen, zum vorneherein zum Scheitern verurteilten, aussichtslosen Flopp einzurichten und gegen aussen noch zu vertreten. Ein Busbetrieb widerspricht ganz klar dem § 6, Abs. 4 der Angebotsverordnung, wonach «das Liniennetz so ausgestaltet wird, dass ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet ist».

Zudem wäre nicht klar, wo innerhalb des QP Lipperschwendi/Lenzen ein Wendeplatz für einen Kleinbus vorgesehen und eingerichtet werden sollte. Wer würde einen solchen finanzieren? Die Gemeinden sicher nicht.

Bahnhaltestelle praktisch gratis

Mit einer **Bahnhaltestelle** fallen ausser den Infrastrukturkosten für die Haltestelle keinenennenswerten Kosten an. Es kann mit den geringsten Kosten ein maximales Angebot realisiert werden (durchgehender Halbstundentakt nach Bauma – Winterthur und Wald – Rüti während der ganzen Betriebszeit).

Provisorische Haltestelle für Versuchsbetrieb

Damit die Kosten der Infrastruktur für einen Versuchsbetrieb nicht allzu stark ins Gewicht fallen, stellen die Gemeinden die Bitte zu prüfen, ob für die Haltestelle «Lipperschwendi»

eine provisorische Haltestellen-Ausrüstung realisiert werden kann, zB. mit Holzperrons wie bei der normalspurigen Haltestelle «Vaulruz» an der Linie Romont – Bulle (Transports publics fribourgeois TPF).

Antrag der IG an RZO um Aufnahme der Haltestelle in den Regionalen Richtplan

Die IG Tösstallinie hat bei der Regionalplanung Zürcher Oberland (RZO) den Antragsauf Aufnahme der Haltestelle «Lipperschwendi» in den regionalen Richtplan gestellt. In einer ersten Runde lehnte die RZO das Begehren mit Mail vom 17. Mai 2024 ab:

«Die Region hat keine Kompetenz, Bahnanlagen im regionalen Richtplanfestzusetzen. Dies muss auf übergeordneter Stufe erfolgen. Unsere Möglichkeiten das Anliegen zu unterstützen, sind beschränkt. Im regionalen Richtplan können wir allenfalls einen Prüfauftrag für die Haltestelle „Lipperschwendi“ aufnehmen und das Thema im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts beim Amt für Mobilität einbringen» meinte die RZO.

Nach Aufklärung der RZO durch die IG Tösstallinie, wonach gemäss § 30, Abs. 3, litc. des Pla-



Das Altersheim Blumenau. Rechts im Bild: die Züge fahren vorbei, ohne zu halten.

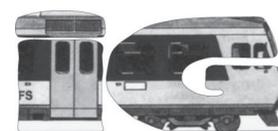
nungs- und Baugesetzes (PBG) in den regionalen Richtplänen auch Bahnlinien eingetragen werden können - und zu Bahnlinien gehören selbstverständlich auch Haltestellen-, lenkte die RZO ein, das Begehren nochmals zu prüfen. **Einschub zum PGB --> S. 16!**

Das Enttäuschendste am Ganzen sind die negativen Haltungen des ZVV und des Amtes für Raumplanung des Kanton Zürichs (ARE) gegenüber allen neuen Bahnhaltestellen im ganzen Kanton. Die ablehnende Haltung fusst offenbar auf einem Kantonsratsbeschluss im kantonalen Richtplan, wonach in den ländlichen Räumen keine neuen Erschliessungen durch den öV vorzunehmen seien. Das ist – ge-

Fortsetzung -->

Inhalt

Kommt die neue Haltestelle Lipperschwendi?	1
Wiedereinbetriebnahme Hinwil-Bauma	4
Der Vorstand der IG Tösstallinie	5
ZVV-Fahrplanverfahren 2025 – 2027	8
Gratisparkplätze an den Bahnhöfen im Tösstal	12
Neues vom Vorstand	14
Die 90-Jährige, die eine Zughaltestelle fordert	14
Impressum	15



tösstallinie

linde gesagt – dummes Zeug, das der Umwelt massiv schadet – und auch vom Kantonsrat sicher nicht so beschlossen wurde. Tatsache ist, dass die Bahnlinie im Tösstal vorhanden ist und die Siedlungen auch. Die unverständlichen Haltungen der kantonalen Stellen sind dafür verantwortlich, dass einerseits die Bahn

bestraft wird (keine Ausschöpfung des Passagierpotentials) und dass sich die Einwohner und Besucher des Tösstals weiterhin mit dem Auto bewegen.

Erinnerungen an Guyer-Zeller's Üriikon – Bauma-Bahn

Wiederinbetriebnahme Hinwil-Bauma

Wiederinbetriebnahme der Linie Hinwil – Bauma für Personenverkehr



Eine Komposition der Karlsruher Stadtbahnen. Sie ist leichter als die GTW von Stadler und wäre deshalb besser geeignet für die Fahrt über die alte Brücke bei Neuthal.

Paul Stopper In Unterwetzikon bleiben die VZO-Busse von Adetswil/Bäretswil und von Bauma zunehmend im Strassenstau stecken. Dadurch sind in Wetzikon die Anschlüsse an die S-Bahn zunehmend unsicherer resp. werden die Umsteigezeiten immer knapper. Der Vorstand der IG Tösstallinie schlägt zur Linderung dieser unerfreulichen Zustände eine Wiederinbetriebnahme der ehemaligen ÜeBB-Strecke Hinwil – Bauma für den fahrplanmässigen Personenverkehr vor.

Die Idee:

- Wetzikon – Hinwil – Bäretswil – Bauma mit dem Zug (½-h-Takt)
- Wetzikon – Oberwetzikon – Emmetschloo – Bäretswil – Adetswil weiterhin mit VZO-Linie B51 im ½-h-Takt

Mit einer Verschiebung der beiden Angebote um eine ¼-h ergäbe das für Hinwil zusammen mit der S14 einen ¼-h-Takt – und vor allem in Wetzikon einen Anschluss an die schnelle S15 von/nach Zürich mit Anschlüssen in Zürich an die 1-h und ½-h-Spinne des Fernverkehrs.

Das Angebot Wetzikon – Bauma kann mit zwei Kompositionen erbracht werden. Von der Gefässgrösse her reicht ein Leichttriebzug. In Bäretswil findet immer eine Kreuzung statt. Dort ist ein entsprechender Ausbau nötig (behindertengerechte 55-cm-Perrons). Die Fahrzeit des Zuges Wetzikon – Bauma ist gleich lang wie der heutige VZO-Bus (ohne Stau). In Hinwil können zwei neue Haltestellen (Kirche und Weinhalde), in Bäretswil eine in Bussental und in Bauma eine im Bereich «Morgenwies» eingerichtet werden.

An den Fahrtagen des DVZO kann die Strecke Wetzikon – Bäretswil – Bauma wie bisher durch VZO-Busse befahren werden.

Die IG-Tösstallinie hat die Idee mit der Infrastruktur-Unternehmung (Sursee-Triengen-Bahn) und dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland in Vorgesprächen bereits ventilert. Es ist vorgesehen, die Gedanken mit den Gemeinden Hinwil, Bäretswil und Bauma und mit dem ZVV weiter zu konkretisieren.

kehrsbetriebe Zürichsee-Oberland VZO im ½-h-Takt (Linie 850). Hinzu kam später die bis Bäretswil parallel verlaufende Linie 851 Wetzikon SBB – Oberwetzikon – Bäretswil – Adetswil, ebenfalls im ½-h-Takt, jedoch um eine ¼-h verschoben, sodass zwischen Wetzikon und Bäretswil ein Viertelstundentakt besteht.

Die Bahnstrecke Wetzikon – Hinwil wird durch die S14 im ½-h-Takt bedient. Zwischen Hinwil und Bäretswil – Bauma besteht seit der Einstellung des Bahnbetriebes keine öV-Verbindung mehr.

Parallel zur S14 verkehrt zwischen Wetzikon und Hinwil die VZO-Buslinie 849 im ½-h-Takt, zu den selben Abfahrtszeiten in Wetzikon wie die S 14.

Die Bahnstrecke Hinwil – Bauma ist heute zweigeteilt: Der Streckenabschnitt Hinwil bis zum FBB-Kieswerk Bäretswil ist weiterhin im Besitz der SBB, wogegen der Rest zwischen dem Kieswerk und Bauma infrastrukturmässig Teil des DVZO, respektive der Sursee-Tri-



Der Bahnhof Bäretswil, wird nur noch von der Dampfbahn aus Bauma – Hinwil benutzt

Hintergrund

Die Üerikon – Bauma – Bahn von Adolf Guyer-Zeller wurde im Rahmen der «Reorganisation der Zürcher Oberländer Bahnen» 1948 grösstenteils eingestellt. Betriebsfähig übrig geblieben ist der Streckenabschnitt Hinwil – Bauma, der in das SBB-Netz integriert und mit dem SBB-Stromsystem (15 kV, 16.6 Hz) elektrifiziert wurde.

Bis 1963 wurde die Linie mit fahrplanmässigen Personenzügen und bis zur FBB-Betonaufbereitungsanlage in Bäretswil auch heute noch mit Güterzügen betrieben. Ab 1963 verkehrt zwischen Wetzikon SBB – Oberwetzikon – Bäretswil und Bauma für den Personenverkehr die Buslinie B50 der Ver-

engen-Bahn (ST) ist.

Die Strecke Hinwil – Bauma wird an den Wochenenden in der Fahrsaison durch die Dampzüge des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland (DVZO) betrieben.

Anlass für Studie: Buslinien in Unter- und Oberwetzikon im Stau

Die VZO-Buslinien 850 und 851 werden sehr gut frequentiert. Die Probleme der beiden Buslinien bestehen in Ober- und in Unterwetzikon in der Zu- und Wegfahrt zum/vom Bahnhof Wetzikon. In den Spitzenstunden können die Anschlüsse vom Bus an die S-Bahn-

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:

Paul Stopper
praesident@
ig-toesstallinie.ch
8610 Uster
Tel. 076 330 92 91

Vizepräsident

und Aktuar,
Rechnungsführung,
Mitglieder-
Administration
und Logistik:
pendent

Medien, Redaktion, Layout ZUGnummer:

Hannes Gehring
medienredaktion@
ig-toesstallinie.ch
8400 Winterthur

Beisitzer:

Peter Schwarzenbach
8636 Wald (Gibswil)

Revision:

Robert Ineichen
Treuhand & Consulting
8400 Winterthur

Finnegan Murphy
8630 Rüti

Fortsetzung -->

Züge in Wetzikon vielfach nicht mehr gewährleistet werden.

Unwirtschaftlicher Betrieb der S14 auf dem Streckenabschnitt Wetzikon – Hinwil

Die Strecke Wetzikon – Hinwil wird seit der Inbetriebnahme der S-Bahn im Mai 1990 von

Oerlikon und Greifensee – Uster und vice-versa die Dreifach-Kompositionen vielfach überfüllt sind, ist im Abschnitt Wetzikon – Hinwil auch eine Einfach-Traktion mit total 345 Sitzplätzen zu gross (unwirtschaftlich). Es muss deshalb über die angemessene Gefässgrösse auf der S14 zwischen Wetzikon und Hinwil diskutiert werden.

Der einzige Vorteil der S14 für Hinwil besteht darin, dass in Wetzikon nicht umgestiegen werden muss.

Wetzikon – Hinwil – Bäretswil – Bauma als eigenständige S-Bahn-Linie

In dieser Studie wird der Frage nachgegangen, wie die Linie Hinwil – Bäretswil – Bauma wieder für den fahrplanmässigen Personenverkehr in Betrieb genommen werden kann, ohne dass die Bedürfnisse des Dampf-bahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO) beeinträchtigt werden.

Infrastruktur-Unterhalt erfordert Zusatz-Nutzen

Es ist eine Tatsache, dass die Infrastruktur des Streckenabschnittes Bäretswil FBB – Bauma auf die Dauer nur dann aufrechterhalten werden kann, wenn neben den Dampfzügen auch fahrplanmässiger Personenverkehr betrieben werden kann.

Als mögliche Betriebsform kann sich die IG Tösstallinie folgende Aufteilung vorstellen:

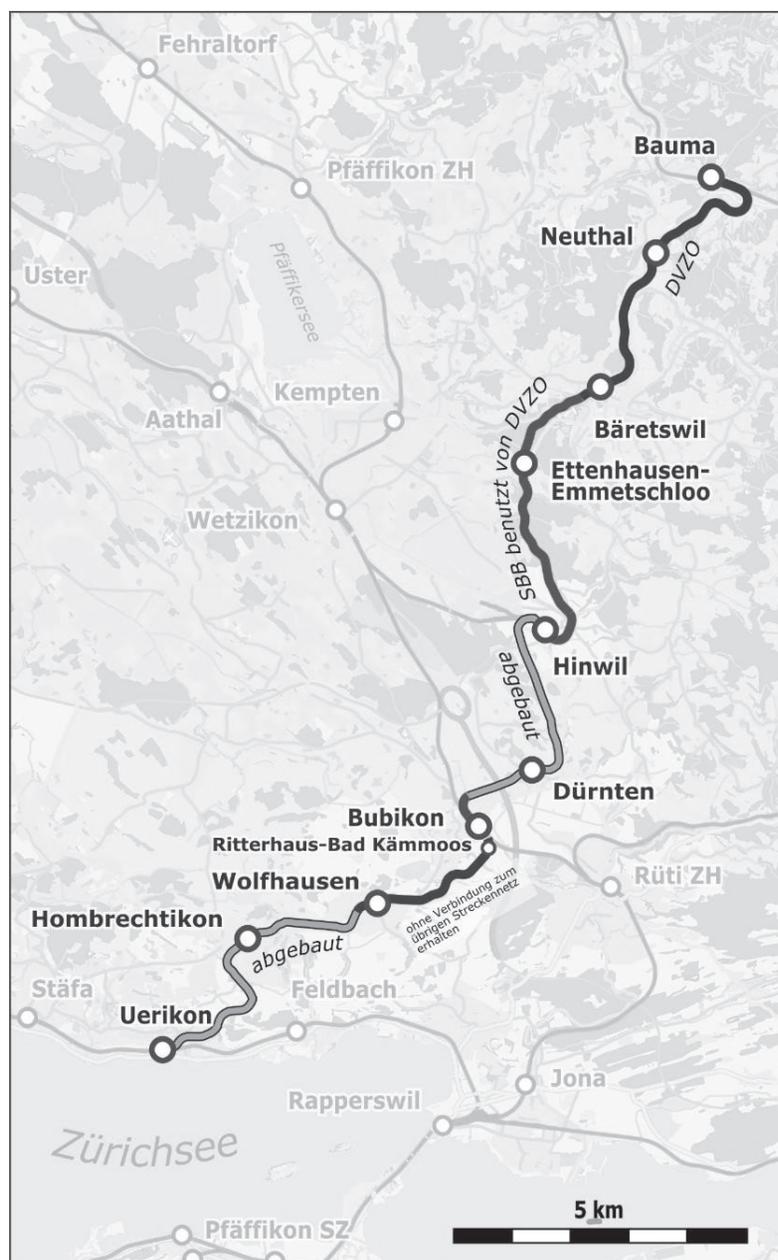
- Montag bis Freitag: fahrplanmässiger Personenverkehr Wetzikon – Hinwil – Bäretswil – Bauma mit einer neuen Linie z.B. S 14A mit elektrischen Leichtfahrzeugen im ½-h-Takt, eine ¼-h verschoben zur S14. VZO-Buslinie 850 wird eingestellt, die Buslinie 851 nach Adetswil hingegen bleibt wie heute im ½-h-Takt

Damit der S-Bahn-Verkehr in einer ersten Phase nicht umgekrempelt werden muss, kann die S14 die ganze Woche weiterhin im ½-h-Takt bis Hinwil verkehren.

- Wochenende in der Fahrsaison (Samstag, Sonntag): Dampfbetrieb mit DVZO-Zügen Hinwil – Bauma, VZO-Buslinie 850 (Wetzikon SBB – Oberwetzikon – Bäretswil – Bauma) und Linie 851 (Wetzikon – Oberwetzikon – Bäretswil – Adetswil) verkehren wie heute im ½-h-Takt, die S14 verkehrt weiterhin bis Hinwil im ½-h-Takt.

Neue Linie 14A im ½-h-Takt Wetzikon – Hinwil – Bauma

Die Züge Wetzikon – Hinwil – Bäretswil – Bauma fahren gemäss den Vorstellungen der IG Tösstallinie im ½-h-Takt (eine ¼-h verschoben zur S 14) von Wetzikon nach Bauma. Damit nehmen diese Züge in Wetzikon die Anschlüsse der S15 ab.



Die Linie der Ürikon – Bauma-Bahn

der S14 befahren. Die eingesetzten Fahrzeuge sind Doppelstock-Kompositionen (DPZ) der ersten Generation. Eine Einfach-Komposition von 100 Metern Länge verfügt über 345 Sitzplätze. Aus betrieblichen Gründen verkehren bis nach Hinwil vielfach 3-er-Kompositionen (300 Meter mit rd. 1'000 Sitzplätzen).

Der Auslastungsgrad der S-14 ist in ihrem Linien-Verlauf zwischen Zürich und Uster sehr unterschiedlich. Während zwischen Zürich-

Kreuzungsstelle in Bäretswil

Der Grafische Fahrplan zeigt, dass der ½-h-Takt der neuen S-Bahn-Linie auf der Strecke Wetzikon – Hinwil – Bauma mit zwei Fahrzeugen betrieben werden kann, zwischen den Zeitfenstern der S14.

Die Kreuzungsstelle liegt im Bahnhof Bäretswil. Dieser Bahnhof müsste mit zwei Perrons ausgerüstet werden. Zudem müssten die Züge gleichzeitig in den Bahnhof Bäretswil einfahren können. Da in Bäretswil (mindestens in der ersten Phase des Betriebes) kaum niveaufreie Perron-Zugänge machbar sind, muss eine entsprechende Perronanlage mit

niveaugleichen Personenübergängen realisiert werden. Der Personensicherheit ist dabei eine hohe Priorität zuzusichern.

Zwei neue Haltestellen in Hinwil: Kirche und Weinhalde

Damit mit der neuen Verbindung Wetzikon – Hinwil – Bauma ein Zusatznutzen generiert werden kann, können im «hügeligen» Hinwil mit zwei neuen Stationen Verbesserungen der öV-Erschliessung erreicht werden: «Hinwil Zentrum» bei der reformierten Kirche und «Hinwil Weinhalde».

Fahrplan Wetzikon – Hinwil – Bauma

		S 15		S 5		S 15		S 5	
Zürich HB	ab	xx.39		xx.54		x1.09		x1.24	
Zürich Stadelhofen	ab	xx.42		xx.57		x1.12		x1.27	
Wetzikon	an	x1.00		x1.15		x1.30		x1.45	
		S 14A		S 14		S 14A		S 14	
Wetzikon	ab	x1.03	ab	x1.18	ab	x1.33	ab	x1.48	
Hinwil Bahnhof	ab	x1.07	an	x1.22	ab	11.37	an	x1.52	
Hinwil Kirche	ab	x1.08		-----	ab	x1.38		-----	
Hinwil Weinhalde	ab	x1.09			ab	x1.39			
Ettenhausen-Emmetschloo	ab	x1.12			ab	x1.42			
Bäretswil	ab	x1.16			ab	x1.46			
Bussental	ab	x1.18			ab	x1.48			
Neuthal	ab	x1.20			ab	x1.50			
Bauma Morgenwis	ab	x1.23			ab	x1.53			
Bauma Bahnhof	an	x1.25			an	x1.55			

		S 14		S 14A		S 14		S 14A	
Bauma Bahnhof			ab	xx.05			ab	xx.35	
Bauma Morgenwis			ab	xx.07			ab	xx.37	
Neuthal			ab	xx.10			ab	xx.40	
Bussental			ab	xx.12			ab	xx.42	
Bäretswil			ab	xx.14			ab	xx.44	
Ettenhausen-Emmetschloo			ab	xx.18			ab	xx.48	
Hinwil-Wyhalde			ab	xx.21			ab	xx.51	
Hinwil-Kirche		-----	ab	xx.22		-----	ab	xx.52	
Hinwil Bahnhof	ab	xx.07	ab	xx.23	ab	xx.37	ab	xx.53	
Wetzikon Bahnhof	an	xx.12	an	xx.27	an	xx.42	an	xx.57	
		S 5		S 15		S 5		S 15	
Wetzikon	ab	xx.15	ab	xx.30	ab	xx.45		xx.00	
Zürich Stadelhofen	ab	xx.32	ab	xx.17	ab	xx.52		x1.07	
Zürich HB	an	xx.39	an	xx.54	an	x1.09		x1.24	

Vergleich der Fahrzeiten von Bus und Bahn

Wetzikon – Bauma mit dem Bus 27 Minuten, mit der Bahn 22 Minuten. Gleich lang wie schon 1967

ZVV-Fahrplanverfahren 2025 – 2027

Die IG Tösstallinie stellte für die Fahrplanperiode 2025 – 2027 folgende Anträge:



Der Bahnhof Rütli als End- und Anfangsbahnhof der Tösstalzüge: wie lange noch?

Paul Stopper formulierte die Anträge an den ZVV:

- Verkürzung der 20-Minuten Wartezeiten in Rütli
- Verlängerung der S26 von Rütli bis Rapperswil
- Bessere Verbindungen auf der Buslinie 806 Turbenthal-Seelmatten-Dussnang

Verkürzung der 20-Minuten Wartezeiten in Rütli

Die IG hat im Rahmen der öffentlichen Auflage des ZVV-Fahrplanes 2025/26 erneut das Begehren eingebracht, die für späte Heimkehrer in Rütli bestehende lange Umsteige-/Warte-Zeit von 20 Minuten von der S15 auf den VZO-Bus 885 nach Wald – Fischenthal – Bauma auf die tagsüber üblichen paar Minuten zu verkürzen.

Trotz Unterstützung des Begehrens durch alle Gemeinden an der «oberen» Tösstallinie haben weder die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) noch der ZVV Interesse an einer

Lösung dieses Problems. Die IG wünscht, dass die Gemeinden in Zürich vehementer für das Anliegen eintreten.

Begründungen für den Antrag Verkürzung der Wartezeit der S26 in Rütli

Der derzeitige Fahrplan zwischen Rütli und Bauma ist nur sehr schwer einprägsam. Tagsüber verkehrt die S 26 in einem ½-h-Takt. In Rütli bestehen, kurze Anschlüsse von/an die S 15 nach/von Zürich HB. Ab ca. 20.00 Uhr wird die Strecke Rütli – Wald – Bauma durch die Buslinie 854 bedient. Die Buslinie weist einen anderen Fahrplan auf als die S 26. Der Bus vermittelt keine schlanken Anschlüsse mehr an die S15, weder nach/von Zürich noch nach/von PfäffikonZH/Rapperswil. Diese unregelmässige Bedienung widerspricht dem sonst insgesamt hervorragenden Konzept des ZVV, wonach die Erschliessung durch den ÖV auch in der Fläche ganztags mit einem immer gleichartigen, einprägsamen Taktfahrplan erfolgen soll.

Mögliche Lösungsansätze zur Verkürzung der langen Wartezeiten in Rütli/ZH bieten sich folgende an:

- 1 Verschiebung der Abfahrtszeiten der Bus-Kurse (Linie 854) abends um 15 Minuten Richtung Wald – Bauma (Rüti ab xx.11/xx.41)
- 2 Einsatz von halbstündlichen Zwischenkursen der Linie 854 (Linie 854A), Rüti ab ca. xx.11/xx.13 und xx.41/xx.43.
- 3 Rückverlegung der abendlichen Buskurse Rüti/ZH – Wald – Bauma und Bauma – Wald – Rüti/ZH auf die Schiene (Fahrpläne S26)
- 4 Vielleicht andere ZVV-Lösungen

Zur Bahnlösung Rüti – Bauma

Die ganze Strecke Winterthur – Rüti/ZH wird ferngesteuert. An der Strecke wird in den Morgen- und Abendstunden kein Personal in Stellwerken benötigt. Der Ausbau des Haltepunktes «Tann-Dürnten» zur vollwertigen Kreuzungsstation war einer der teuersten Baumassnahmen im 52-Millionen-Franken-Projekt für die Bahnausbauten im Tösstal. Die Haltestelle muss deshalb auch in der Abendstunden genutzt werden. Wird die Strecke Rüti-Bauma auch in der Spätverkehrszeit durch die S 26 statt der Buslinie 854 bedient, können sich der Kanton und die Gemeinden den behindertengerechten Ausbau von Bushaltestellen an der Staatsstrasse sparen, denn diese werden nur von insgesamt fünf Kursen pro Tag und Richtung bedient.

Die Heimkehr zB. von Bern/Basel/Luzern/Chur-Landquart-Glarus, St. Gallen etc. nach Fischenthal/Steg dauert heute abends mit der Buslösung 21 resp. 23 Minuten länger als tagsüber. Diese Situation ist sehr unvorteilhaft.

Zur Buslösung Rüti – Bauma

Vorteil:

Abends/nachts werden mehr Haltestellen bedient. Diese befinden sich in der Regel näher bei den Siedlungen, da die Siedlungen traditionellerweise durch die Strasse erschlossen werden.

Nachteile (der jetzigen Buslösung):

- Lange Wartezeiten am Bahnhof Rüti von 21 Minuten von der S15 von Zürich auf die Buslinie 854 resp. 23 Minuten von der S5 von Rapperswil auf die S26.
- Die S15 stellt in Zürich HB schlanke Anschlüsse an die 1-h- und ½-h-Fernverkehrs-Knoten (S15 Zch HB ab xx.09 und xx.39).
- Die langen Wartezeiten in Rüti bestehen auch für die Relationen von Chur/Sargans, Glarus und St. Gallen
- Die Reisezeit-Differenzen zwischen tagsüber und abends/nachts betragen 21/23 Minuten. Bei der Heimfahrt ist für den Bahnbenützer eine möglichst kurze Fahrzeit entscheidend. Wenn das nicht funk-

tioniert, entscheiden sich potentielle Bahnfahrer bereits am Morgen für das Auto. Die 21/23-minütigen Wartezeiten in Rüti schrecken ab.

- Der Bahnhof Tann-Dürnten wird abends gar nicht bedient. Tann Dürnten kann abends nur mit einem Ruftaxi mit einer gänzlich anderen Route erreicht werden. Der Umsteigeort ist nicht etwa Rüti, sondern Bubikon!
- Der Bus Rüti – Bauma ist im Winter wesentlich weniger verlässlich ist als ein Bahnbetrieb. Dies betrifft vor allem den ersten Kurs der Linie 854 ab Wald um 5:14, bei welchem der Anschluss an die S26 in Bauma oftmals verpasst wird.
- An den Wochenenden sind die Busse der Linie 854 zwischen Rüti und Wald vielfach überfüllt und dadurch unattraktiv.

Verlängerung der S26 von Rüti bis Rapperswil

Vor der Einführung des ½-h-Taktes auf der Tösstallinie fuhren die Tösstaler Züge nach Rapperswil. Heute beträgt die Wendezeit der S26-Kompositionen in Rüti 25 Minuten (an xx.16 und xx.46, ab xx.41 und x1.11). In dieser Zeit kann die S26 bis nach Rapperswil und wieder zurück fahren – mit der heutigen Infrastruktur, d.h. ohne zusätzliche Doppelspuren.

Die SBB prüften das Anliegen wohlwollend, kamen aber zum Schluss, dass zu den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S26 im Bahnhof Rapperswil alle Perrongleise durch Züge belegt sind.

Darüber liess sich der IG-Präsident bei einem Augenschein überzeugen. Allerdings stellte er auch fest, dass das Gleis 7 nicht mehr belegt wird (früher Ankunfts- und Abfahrtsgleis für SOB-S40) und dass beim Güterschuppen ein voll ausgerüstetes, jedoch aus nicht eruierten Gründen nicht elektrifiziertes Perrongleis besteht. Dieses ist weichen- und signalmässig in die Doppelspur Jona – Rapperswil eingebunden und könnte für einen Versuchsbetrieb mit Fahrdrähten bespannt werden. Die IG Tösstallinie konnte am 22. Juli 2024 mit der SOB die Gleisbelegungen in Rapperswil und allfällige Lösungen besprechen. Wir bleiben dran.

Umwandlung von nutzloser Wendezeit in Rüti/ZH in produktive „Fahrzeit“

Die ehemalige «Tössthalbahn» strebte von Beginn an eine Einbindung in das übergeordnete Bahnnetz an. Das südöstliche Ziel war Rapperswil, nachdem alle Bestrebungen für eine direkte Bahn von Winterthur via Tösstal

Fortsetzung -->

nach Uznach gescheitert waren.

Bis zum Ausbau der Tösstallinie für den Halbstundentakt fuhren Tösstaler-Züge bis Rapperswil. Die Verdichtung des Fahrplanes auf der «Paradelinie» Zürich – Uster – Rapperswil auf den Viertelstundentakt (S5 und S15) liess eine Führung der Tösstalzüge nach Rapperswil als nicht mehr machbar erscheinen.

Die IG Tösstallinie setzte sich seit Langem dafür ein, dass die Tösstalzüge trotzdem nach Rapperswil – an den wichtigen Bahnknoten mit Anschlüssen nach allen Richtungen – geführt werden. Aktenkundig ist die Forderung nach Direktzügen nach Rapperswil vom Jahr 2013. Die IG stellte damals im Rahmen des Fahrplanverfahrens das Begehren für eine Verlängerung der Tösstalzüge bis Rapperswil. Die Entscheidungsträger traten auf dieses Begehren gar nicht erst ein. Die Begründung war, dass mit dem ¼-h-Takt auf der Glattallinie die Anschlüsse vom Tösstal nach Rapperswil genügend seien.

Weniger Umsteigen, mehr Fahrgäste. So einfach ist das!

Beobachtungen zeigen bei anderen Fällen deutlich, dass die Elimination von Umsteigevorgängen Fahrgastzuwächse von bis zu 50 Prozent bringen.

Verlängerung mit Einspur Rüti – Jona

Ist sie machbar? Ja! Der leicht asymmetrische Fahrplan der S26 mit der Kreuzung in Tanndürnten ergäbe einen, auch bei der Verlängerung nach Rapperswil, leicht asymmetrischen Fahrplan. Die Fahrzeit der S5 und S15 Rüti – Rapperswil dauert mit dem Halt in Jona 7 Minuten. Die Tösstal-Kompositionen könnten in 25 Minuten also problemlos nach Rapperswil und mit einer Kurzwende in Rapperswil von 6 Minuten wieder zurückfahren. Die Einspur Rüti – Jona schränkt die Möglichkeiten für eine Weiterfahrt nach Rapperswil zwar ein, eine Durchbindung nach Rapperswil ist trotzdem möglich:

Fahrplan Rüti – Rapperswil

Die S26 verkehrt 2 Minuten vor der S5 nach Rapperswil (S5 Rüti ab xx.24 resp. xx.54)

Ob die S26 in Jona halten soll/kann oder nicht, ist noch klären.

Fahrplan Rapperswil – Rüti

Die S26 verkehrt ab Rapperswil 3-4 Minuten nach der S 15 (S15 Rapperswil ab xx.29, resp. xx.59)

Die IG Tösstallinie erstellte im November 2023 einen Bericht mit möglichen Lösungsansätzen für die Verlängerung der S26-Züge nach Rapperswil.

Überprüfung der SBB stellt Machbarkeit in Abrede

In verdankenswerter Weise haben die SBB den Vorschlag überprüft und der IG ihren Befund mit einem Mail vom 31. Januar 2024 (Stefan Huber, P-V-APL-OT, Status V1.0) mitgeteilt. Die SBB gelangen – auch aus Sicht der IG richtigerweise – zum Schluss, dass eine systematische Verlängerung von Rüti nach Rapperswil bei den heutigen SOB-Durchbindungen und der draus folgenden Gleisbelegungen der Bahnhofs-Perrons in Rapperswil fahrplantechnisch nicht umsetzbar ist. Als entscheidendes Argument legen die SBB dar, dass im Bahnhof Rapperswil sowohl zur vollen als auch zur halben Stunde alle Perrons 1 – 6 belegt sind. Ein Augenschein der IG Tösstallinie vom Samstag-Nachmittag, 09. März



Gleis 0 mit einem vollständig ausgebautem 55-cm-Perron, jedoch ohne Fahrdraht.

2024 hat bestätigt, dass in den Zeitfenster xx.00 und xx.30 die Geleise 1 – 6 tatsächlich vollständig belegt sind. Gerade in diesen Zeitfenstern müssten jedoch die verlängerten S26-Züge in Rapperswil eine Haltemöglichkeit mit genügend langen Wendezeiten an einem Perron haben.

Neuer Ansatz: Perron 7 wieder in Betrieb nehmen

Zurzeit wird der vollständig ausgebaut Perron 7 nicht mehr benutzt. Die Eigenart dieses «Nebenperrons» ist, dass er nur in Richtung Damm – Pfäffikon freizügig benutzt werden kann. In Richtung Uznach oder Rüti ist er nicht in die Streckengeleise (nach Uznach oder Rüti) eingebunden. Mit einer neuen Weichenstrasse wäre eine solche Einbindung durchaus denkbar und möglich, aber teuer.

Inbetriebnahme von Gleis 0 (Rampengeleise), Elektrifizierung nötig

Der Bahnhof Rapperswil verfügt über ein noch nie für den Personenverkehr benütztes Gleis 0, das «Rampengeis», mit einem voll ausgebildeten 55-cm Perron. Er ist leider nicht elektrifiziert. Gleis 0 wird als Ausziehgleise für die Belieferung der Industriegeleise benutzt und ist gleismässig voll in das Vorbahnhof-Gleisfeld eingebunden und auch in die Doppelspur Rapperswil – Jona.

Die IG ist überzeugt, dass mit der Verlängerung der S26 nach Rapperswil die Fahrgastzahlen durch den Wegfall eines Umsteigevorganges erhöht werden können. Umsteigen ist generell nicht erwünscht (Gepäck, Velo, Kinderwagen, neue Platzsuche, Angst vor Anschlussbrüchen, etc.).

Die Einführung der verlängerten S26 ist mit etwas gutem Willen auf den Fahrplanwechsel Dezember 2024 möglich.



Gleis 0 ist in die Doppelspur Rapperswil – Rüti eingebunden

Mit einer Ankunft der S 26 um xx.27 resp. xx.57 können folgende Anschlüsse in Rapperswil besser erreicht werden als heute mit dem Umstieg in Rüti (mit längeren Übergangszeiten in Rapperswil als mit der S5):

- * S 6 nach Linthal
Rapperswil ab xx.33
- * IR VAE nach Uznach – St. Gallen
Rapperswil ab xx.07
- * S 4 nach Uznach – St. Gallen
Rapperswil ab xx.37
- * S17 nach Ziegelbrücke – Sargans
Rapperswil ab xx.03
- * S 40 nach Wollerau – Einsiedeln
Rapperswil ab xx.36/xx.06
- * S 7 nach Meilen – Zürich
Rapperswil ab xx.39/xx.39

Umso wichtiger ist es, bereits jetzt die Verlängerung der S26 nach Rapperswil zu ermöglichen.

Bessere Verbindungen auf der Buslinie 806 Turbenthal-Seelmatten-Dussnang

Für Arbeitstätige, Studierende und übrige Reisende besteht für die drei Turbenthaler Aussenwachten Seelmatten, Neubrunn und Oberhofen eine Ungleichbehandlung: Der Zweistundentakt ist ungenügend. Der Bus mit Abfahrt um x.19 ab Turbenthal Bahnhof wendet in Neubrunn obwohl es die Standzeit erlauben würde, immer bis Seelmatten zu fahren.

In Seelmatten wohnen rund 100 Einwohner. Insbesondere Kinder und nicht motorisierte

Fortsetzung -->

Erwachsene benötigen mindestens einen Stundentakt. Seelmatten ist in Entwicklung. Die Bautätigkeit ist hoch. Ein verbessertes ÖV-Angebot kann mehr Leute zum Umsteigen auf den ÖV motivieren. Es braucht weniger Zweitwagen. Der Bichelsee ist ein beliebter Ausgangspunkt für Wanderungen und ein begehrter Badeort. An Wochenenden bean-

sprucht die Parkierung von Autos weit mehr als den Parkplatz. Wiesen und Strassenränder sind überstellt. Dies führt zu Überlastung der Natur und zu gefährlichen Verkehrssituationen. Eine gute Anbindung an die Tösstallinie steigert die Attraktivität des stadtnahen Ausflugsziels. Zudem wird das Naturgebiet entlastet.

Gratis-Parkkarten für Reisegäste mit SBB-Billet

Gratisparkplätze für Bahnreisende an den Bahnhöfen im Tösstal

Gratisparkplätze für alle Gemeinde-Einwohner mit Bahnbilletten (P+R)



Paul Stopper Die von der IG Tösstal in die RVK getragene Idee, dass an den Bahnhöfen der Tösstallinie für Bahnbenutzer gratis sein sollen, wurde in der RVK aufgenommen und eine Arbeitsgruppe aus Gemeindevertretern und der SBB-Immobilien unter der Leitung von Rico Crocci (Gemeinderat Wald) gebildet. Als Resultat ist ein Pilotprojekt für die Gemeinde Fischenthal mit den Bahnhöfen Steg, Fischenthal und Gibswil hervorgegangen. Die Gemeinde Fischenthal ist bereit, den anfal-

lenden Pauschalbetrag zur Deckung der Unterdeckung an die SBB zu bezahlen. Im November findet eine erste Sitzung zwischen der Gemeinde Fischenthal und der SBB statt.

Ziel ist, dass möglichst viele Einwohner des Tösstals den Zug bereits ab diesen Bahnhöfen benutzen, anstatt nach Bubikon oder sonst wohin zu fahren.

Gedanken zur Nutzung von P + R an Bahnhöfen

Roland Greub Ich bin Einwohner von Wald und möchte die Benutzung Park and Ride (P + R) im Bahnhof Wald erörtern. Mit Sicherheit trifft diese Feststellungen auch andere Bahnhöfe und auch gewisse Bushaltestellen.

Im Bahnhofareal Wald sind 38 Parkplätze für Autos vorhanden. Während eines Wochentages sind ca. 18 Plätze belegt (ca. 50 %). Für Velos werden gedeckte Unterstände mit ca. 60 Velos angeboten. Die Unterstände weisen keine Aufhäng- oder Einstellvorrichtungen auf. Mit der Montage solcher Vorrichtungen



P+R beim Güterbahnhof Wald

könnte eine Nutzung ordentlicher und effizienter werden.

Mehrere Personen aus Wald, Laupen und Umgebung mit Ziel in Zürich bevorzugen die P+R Anlage in Bubikon. Die P + R Parkgebühren in Wald sowie in Bubikon sind jedoch identisch. Es bestehen aber weitere Abstellmöglichkeiten im Gemeindegebiet Bubikon mit tieferen Gebühren.



Velounterstand beim Bahnhof Wald

Die Arbeitsgruppe P + R Zürcher Oberland, bestehend aus Mitgliedern der Regionalplanung Zürcher Oberland (RZO), der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK), die Verkehrsbetriebe Zürichsee Oberland (VZO) und Vertretern des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV) und der SBB haben in mehreren Sitzungen die Problematik der P + R Nutzung behandelt. Ein abschliessender Bericht liegt noch nicht vor.

Gegenüberstellung ÖV / Privatfahrzeuge

Ab Bahnhof Wald verkehren stündlich zwischen 5.00 Uhr und 8.00 Uhr mind. 4-6 Busse und zwei Züge nach Rüti. Die Fahr- und Wartezeit mit der ÖV ab Wald bis Bubikon beträgt 15 bis 18 Minuten. Mit dem Auto im Normalfall 15 Minuten. Der garantierte max. Zeitverlust mit der ÖV ist demzufolge gering.

Die Variante ÖV bedingt ein Umsteigeort in Rüti zur S5 oder S15. Möglicherweise könnte dies ein Hauptgrund sein für den Einsteigeort in Bubikon.

Attraktivität zur P+R Nutzung in Wald steigern

- Die Gemeinde Wald stellt in Absprache mit der SBB für die Bahnreisenden eine Jahresparkkarte aus. Die Parkkarte müsste eine reduzierte Gebühr enthalten, der Fehlbetrag sollte die Gemeinde übernehmen.

Die Abgabe einer Parkkarte müsste z.B. Kriterien wie die Erreichbarkeit des Bahnhofes erfüllen:

- Ausserhalb eines Radiuses von 400 m entfernte Haltestelle von Ortsbus oder der Verkehrsbetriebe Zürichsee Oberland (VZO). (z.B nördlicher Teil von Wald, Hueb, Büel, Jonatal, südöstlicher Teil von Laupen Richtung Diemberg (SG), Aussenwachten Diezikon, Gütisberg/Hiltisberg, Hübli).

Die nördlich gelegenen Wachten Raad und Ried wären im Einflussbereich der Haltestelle Station Gibswil (Gemeinde Fischenthal)

Ortsteil Diemberg (Eschenbach)

Die Verkehrsbetriebe Zürichsee Oberland (VZO) hat vor Jahren eine Weiterführung der Buslinie Laupen Schulhaus nach Diemberg geprüft. Aus mehreren Gründen z.B. schwierige Wendemöglichkeit für Gelenkbusse fallengelassen.

Dieser Ortsteil Diemberg, aber auch Oberholz (Gemeinde Eschenbach) liegen deutlich ausserhalb des R = 400 m. Auch für diese ÖV Benutzer müsste die Abgabe von Parkkarten geprüft werden.

Die Gemeinde zahlt, damit der Zug hält

Peter Schwarzenbach Jede Gemeinde im Tösstal muss dem Zürcher Verkehrsverbund jährlich einen festen Betrag dafür zahlen, dass die Züge an ihrem Bahnhof, oder ihren Bahnhöfen halten.

Dieser Betrag ist gleich hoch, unabhängig davon, wieviele Reisende den Zug benützen. Deshalb sollten möglichst viele mit dem Zug fahren. Auch alle die mit Auto unterwegs sind, sollten am Bahnhof das P+R-Angebot nützen und in den Zug umsteigen. Denn sonst bezahlen sie mit ihren Steuern die Bahn, ohne davon zu profitieren.

Damit die Autofahrenden (dank ihrem Zug-Billet) auf dem SBB-P+R gratis parkieren können, sollten die Gemeinden der SBB eine Entschädigung bezahlen.

Neues vom Vorstand

Paul Stopper Im Jahre 2023 trafen wir uns zu zwei Vorstandssitzungen, dazwischen hatten wir regen E-Mail-Kontakt.

Der Vorstand setzte sich 2023 wie folgt zusammen:

- Präsident, Kasse (ab GV 2022): Paul Stopper Uster
- Redaktion und Layout der Zugnummer: Hannes Gehring Winterthur
- Beisitzer: Peter Schwarzenbach Raad/Wald

Im Lauf des Jahres konnten wir Roland Greub aus Wald gewinnen, im Vorstand mitzuwirken. Nach zwei Sitzungen erklärte er sich erfreulicherweise bereit, sich in den Vorstand wählen zu lassen. **Herzlich willkommen.**

Hannes Gehring Leider hat sich Peter Schwarzenbach schweren Herzens entschlossen, an der 31. Mitgliederversammlung seinen Rücktritt bekannt zu geben. Schon in ZUGnummer 6, 1997, fand ich einen Artikel von ihm. Ich bin traurig, wenn er nicht mehr dabei sein wird.

Paul Stopper kämpft für mehr Haltestellen im Tösstal. Jetzt vor allem um die Haltestelle Lip-

perschwendi. Also um ein ökologisches Tösstal mit weniger Autos und gesunder Luft. Ich finde das super und dachte, das wäre für alle weltoffenen Menschen selbstverständlich. Doch ich realisiere, dass er einen Kampf wie Don Quichote gegen Windmühlen führt. Gegen Regionalplaner, die Lipperschwendi aus spitzfindigen Gründen nicht in den regionalen Richtplan aufnehmen wollen. Und gegen den ZVV, der keine neue Haltestelle Lipperschwendi bauen will, aus für mich unverständlichen Gründen, vielleicht weil jede Aenderung ein Risiko birgt.

Rafael Rohner schrieb im Landboten vom Donnerstag, 12. August 2021:

Die 90-Jährige, die eine Zughaltestelle fordert

Gertrud Furrer fragt sich, warum leere Züge beim Pflegeheim Blumenau in Lipperschwendi ohne Halt vorbeifahren. Ihr Ärger stösst auf Verständnis.

Sie war viele Jahre Redaktionsleiterin beim Schweizer Fernsehen und schrieb für verschiedene Zeitungen. Doch jetzt versteht Gertrud Furrer die Welt nicht mehr:

«Täglich brausen im Halbstundentakt zwei Züge an uns vorbei», schreibt die 90-Jährige per E-Mail aus dem Pflegeheim Blumenau in Lipperschwendi bei Bauma an die Redaktion. «Einer hin, einer her, beide leer! Keiner hält.»

Dabei würde eine Haltestelle vor dem Heim, wo sie seit letztem Herbst wohnt, vieles vereinfachen. «Vor allem für das Personal und den Besuch.» Aber auch Gertrud Furrer wäre wieder mobiler, sie könnte ihre Ausflüge eigenständiger planen.

Also setzte sich die ehemalige Journalistin ein Ziel, das sie so hartnäckig verfolgt wie damals ihre Ziele im Berufsleben: «Im oberen Tösstal soll es neue Zughaltestellen geben.»

Als alter Pressehase, wie sie sich selbst bezeichnet, setzte sie sich an den Computer und begann zu tippen. Sie weiss, dass markige

Worte helfen, um gehört zu werden. Und so fügte sie ihrer Mail hinzu: «Machen Sie nicht den Fehler, mich zu unterschätzen! Ich habe nichts zu verlieren und werde gewinnen.» Ihr Arzt sage, sie könne gut und gerne hundert Jahre alt werden.

Zu wenig Geld?

Im Alters- und Pflegeheim Blumenau treffen wir auf eine gutgelaunte Frau in auffällig roter Jacke. Gertrud Furrer wartet auf einem Stuhl vor dem Eingang und springt dann winkend auf. Zu Fuss führt sie zur Bahnlinie und zeigt auf den Platz, den es davor hätte, um ein neues Perron zu bauen.

Mit Schalk blinzelt sie durch ihre dünnen Brillengläser und sagt: «Immer heisst es, es sei zu wenig Geld vorhanden. Doch als sich Putin und Biden in Genf getroffen haben, gab man so viel Geld aus, ohne dass etwas herausgekommen wäre. Hier wäre das Geld besser investiert.»

In erster Linie wünscht sich Gertrud Furrer eine zusätzliche Haltestelle aber nicht für sich, sondern für das Personal des Pflegeheims – rund 60 Personen sind hier angestellt – und

die Bevölkerung des oberen Tösstals. Insbesondere im Winter sei es für manche mühsam, mit dem Auto oder dem Velo anzureisen. Hinzu kommen der Besuch, Ausflügler und die circa 160 Anwohner in Lipperschwendi.

Mit ihrer Forderung nach zusätzlichen Haltestellen rennt Gertrud Furrer bei vielen in der Region offene Türen ein. Seit den 80er-Jahren wird die ÖV-Anbindung im oberen Tösstal diskutiert. Zuletzt hat die IG Tösstallinie mit ihrem neuen Präsidenten, dem bekannten Verkehrsplaner Paul Stopper, das Thema lanciert. «Die Bahn muss zu den Leuten und nicht umgekehrt», sagte er zu dieser Zeitung.

Dass viele Züge zwischen Bauma und Wald praktisch leer sind, führt Stopper in einem längeren Bericht auf zu weit auseinanderliegende Haltestellen zurück. Für eine Feinverteilung der Passagiere seien die Distanzen zu gross. Da sei es nicht verwunderlich, dass viele aus praktischen Gründen das Auto nähmen. Die IG schlägt deshalb eine ungefähre Verdoppelung der Haltestellen zwischen Winterthur und Rüti vor. Zwischen Steg und Bauma sollen die Züge beispielsweise nicht nur in Lipperschwendi, sondern auch in Seewadel-Wellenau stoppen.

Da jeder Halt auch eine Verlängerung der Fahrzeit bedeutet, befürwortet die Interessengemeinschaft Tösstallinie ein Konzept mit unterschiedlich schnellen Zügen. Eine Komposition soll die grösseren Orte bedienen, eine andere alle Haltestellen, teilweise mit «Halt auf Verlangen».

Gemeinderat sucht Lösungen

Der Gemeinderat in Bauma unterstützt das Anliegen im Grundsatz. «Wir sollten definitiv über zusätzliche Haltestellen reden», sagt Flavio Carraro. «Die Siedlungen in Bauma werden grösser, in den nächsten Jahren stehen mehrere Bauprojekte an.» Neue, grosse Bahnhöfe zu bauen, sei aber nicht sinnvoll. Es müsste ein einfaches Perron möglich sein, für kurze Züge. «Der Weg dahin ist allerdings leider sehr kompliziert», sagt Gemeinderat Carraro weiter. Der reguläre Prozess für den nächsten grösseren Ausbauschritt des Eisenbahnnetzes im Jahr 2035 sei bereits abgeschlossen, dernächstmögliche finde erst im Jahr 2045 statt, «also am Sankt-Nimmerleins-Tag».

Der Gemeinderat Bauma sei derzeit in Kontakt mit anderen Gemeinden, um mögliche andere Wege auszuloten. «Wir wollen etwas unternehmen, sind aber noch in einer frühen Phase. Das Thema ist dem Gemeinderat wichtig.»

Flavio Carraro freut sich über die Wortmeldung von Gertrud Furrer: «Sie hat viel Lebenserfahrung, wenn sich so jemand für et-

was einsetzt, dann sollte man gut hinhören.»

Auch Felix Graf, langjähriger Leiter im Alters- und Pflegeheim Blumenau, macht sich für eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr stark. «Bisher krankte es daran, dass die Anschlüsse zu wenig genutzt werden», sagt er. Das Gebiet werde sich aber entwickeln, das Heim verfüge über Baulandreserven, und die Region sei für Ausflüge beliebt: «Am Wochenende reisen viele mit dem Auto an statt mit dem Zug.»

David gegen Goliath

Gertrud Furrer beobachtet derweil in der Blumenau weiterhin täglich vorbeifahrende, halb leere Züge. Sie ist sich sicher, dass zusätzliche Haltestellen über eine längere Zeit die Situation verbessern würden. «Die Leute müssen sich zuerst an neue Angebote gewöhnen», sagt sie. «Eine kurze Testphase genügt nicht.»

Aufgeben kommt für sie jedenfalls nicht infrage. Sie werde versuchen, das Problem in kleinen Schritten bekannt zu machen, etwa indem sie über das Pflegeheim Blumenau schreibe. Und dann fragt sie: «Kennen Sie die Geschichte von David und Goliath?» Dem kleinen David sei es gelungen, nur mit einer Schleuder bewaffnet, Goliath zu besiegen, obwohl niemand damit gerechnet habe. In dieser Geschichte sei sie der David und die SBB der Goliath.

Impressum

Herausgeberin

IG Tösstallinie
www.ig-toesstallinie.ch
Falmenstrasse 25
8610 Uster
PC-84-51386-8
praesident@igtoesstallinie.ch

LeserInnen-Beiträge
senden Sie bitte an
Hannes Gehring,
medienredaktion@
ig-toesstallinie.ch

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil
Auflage:
400 Exemplare

DTP: Opensource- Programme ab ZUGnummer 35

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

50



**Mitglieder-
versammlung
Donnerstag
12. September
2024
19:10 Uhr**

**Restaurant Blume
Tösstalstrasse 432
8497 Fischental**

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.

von Seite 3: **Einschub zum PBG**

Leider fiel auch diese «Prüfung» wiederum negativ aus. Diesmal tischte die RZO im Mail vom 12. Juli 2024 ein weiteres (unrichtiges) Argument auf:

«Der RZO Vorstand hat an seiner Sitzung vom 11. Juli 2024 die Frage zum Bahnhof Lipperschwendi diskutiert. Mit den Vorlagen FABI und STEP wurden alle die Bahn betreffenden Vorhaben an den Bund übertragen. Die Festlegung von 1975 im Zürcher PBG kann nicht mehr angewendet werden. Der RZO Vorstand möchte keine Einträge im regionalen Richtplan aufnehmen, die kein Chance haben den Genehmigungsprozess zu 'überleben'. Dies gilt auch für den Bahnhof Lipperschwendi».

Die IG Tösstallinie kommentierte gegenüber der RZO den Entscheid wie folgt:

«Mit der FABI und STEP wird das PBG keinesfalls ausgehebelt oder übersteuert. Es handelt sich um zwei Ebenen:

FABI und STEP regeln einzig die Finanzierung von Planung und Bau von Bahnanlagen. Die räumlichen Aspekte werden allenfalls im Sachplan Verkehr des Bundes geregelt (behördenverbindlich und nicht grundeigentumswirksam). (...)

Das PBG regelt die raumplanerischen Aspekte. Da geht es nicht um die Finanzierung.

Sonst wäre ja folgende Logik zwingend: im kantonalen Richtplan müssten alle Doppelspuran an den Bahnlinien sofort gestrichen werden, also bei der Tösstallinie zwischen Winterthur und Bauma. Das wäre ja ziemlich unverständlich. Ebenso müsste der Eintrag zur Fortsetzung der Oberlandautobahn zwischen Oberuster und Betzholz sofort aus dem kantonalen Plan gestrichen werden, weil die Planung und der Bau dieser Strasse seit geraumer Zeit Bundessache ist.

Mit dem PBG werden die räumlichen Voraussetzungen für spätere Ausbauten geschaffen, z.B. dass beim Quartierplan «Lipperschwendi/Lenzen» die nötigen Flächen für eine Haltestelle «Lipperschwendi» ausgeschrieben werden können.

Sie (die RZO) argumentieren weiter, dass ein 'Eintrag der Haltestelle keine Chance auf eine Genehmigung hätte'. Woher wissen Sie das? Können Sie das belegen? Oder wollen sie die Frage gar nicht geklärt haben, weil sie (oder allenfalls der ZVV) aus politischen Gründen die Haltestelle einfach nicht wollen?

Wir empfehlen Ihnen dringend, zu diesen Fragestellungen ein rechtliches Gutachten einzuholen, weil es eben auch – wie oben gezeigt – Einträge im kantonalen Richtplan betrifft. Wir interpretieren Ihre ablehnende Haltung eindeutig als politische Aussage und nicht als ein rechtlich fundierter Entscheid. Wir erwarten gerne eine rechtlich fundierte Antwort.»



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.....

Korrespondenz bitte nur als Datei (per e-Mail)

Datum, Ort und Unterschrift

Bitte einsenden oder mailen an:

Paul Stopper
Falmenstrasse 25
8610 Uster
praesident@ig-toesstallinie.ch
Tel. 076 330 92 91

