

# ZUG nummer

# 51

Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstalinie 30. Jahrgang Nummer 51 Sommer 2025

*Der lange Kampf um eine Bahnlinie von Rüti bis Winterthur*

*Unsere Welt im Aufruhr*

## 150 Jahre Tösstalbahn

*Wikipedia* Die alte Tösstalbahn, abgekürzt TTB, war ein Schweizer Eisenbahnunternehmen. Die von diesem betriebene gleichnamige Eisenbahnstrecke gehört heute zu den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und führt vom Bahnhof Winterthur Grüze über Turbenthal, Bauma und Wald nach Rüti. Sie ist 43,6 Kilometer lang und elektrifiziert.



Doppelstockwagen der Tösstalbahn



Doppelstockwagen der Zürcher S-Bahn auf der Tösstalinie

### Was tun gegen den Irrsinn?

*Hannes Gehring* Die Weltlage macht mir Angst. Krieg von Russland gegen die Ukraine. Krieg von Israel gegen die Menschen im Gazastreifen, und mit den USA zusammen gegen Iran. Erhöhung der Verteidigungsbudgets weltweit. So irre, kranke Männer wie Trump, Putin und Netanjahu terrorisieren die ganze Welt. Wir alle sind ohnmächtig, was können wir tun, was hilft? Beten, fluchen, vielleicht Galgenhumor?

Da kommt mir Reinhard Mey's geniales Lied "Das Narrenschiff" in den Sinn. Ich denke, er beschreibt darin unseren täglich zu ertragenden Wahnsinn:

Das Quecksilber fällt, die Zeichen stehen auf Sturm

Nur blödes Kichern und Keifen vom Kommandoturm

Und ein dumpfes Mahlen grollt aus der Maschine

Und Rollen und Stampfen und schwere See  
Die Bordkapelle spielt: Humbatätärä

Und ein irres Lachen dringt aus der Latrine

Die Ladung ist faul, die Papiere fingiert

Die Lenzpumpen leck und die Schotten blockiert

Die Luken weit offen und alle Alarmglocken läuten

Die Seen schlagen mannhoch in den Laderaum

Und Elmsfeuer züngeln vom Ladebaum

Doch keiner an Bord vermag die Zeichen zu deuten

Der Steuermann lügt, der Kapitän ist betrunken

Und der Maschinist in dumpfe Lethargie versunken

Die Mannschaft, lauter meineidige Halunken

Der Funker zu feig um SOS zu funken

Klabautermann führt das Narrenschiff

Volle Fahrt voraus und Kurs aufs Riff

Am Horizont Wetterleuchten: die Zeichen der Zeit

Niedertracht und Raffsucht und Eitelkeit

Auf der Brücke tummeln sich Tölpel und Einfallspinsel

Im Trüben fischt der scharfgezahnte Hai

Bringt seinen Fang ins Trockne, an der Steuer

Fortsetzung -->

vorbei

Auf die Sandbank bei der wohlbekannten  
Schatzinsel

Die andern Geldwäscher und Zuhälter, die  
warten schon

Bordellkönig, Spielautomatenbaron  
Im hellen Licht, niemand muss sich im Dunklen  
rumdrücken

In der Bananenrepublik wo selbst der Präsi-  
dent

Die Scham verloren hat und keine Skrupel  
kennt

Sich mit dem Steuerdieb im Gefolge zu  
schmücken

Der Steuermann lügt, der Kapitän ist betrun-  
ken

Und der Maschinist in dumpfe Lethargie ver-  
sunken

Die Mannschaft, lauter meineidige Halunken  
Der Funker zu feig um SOS zu funken  
Klabautermann führt das Narrenschiff  
Volle Fahrt voraus und Kurs aufs Riff

Man hat sich glattgemacht, man hat sich ar-  
rangiert

All die hohen Ideale sind havariert

Und der grosse Rebell, der nicht müd wurde zu  
Streiten

Mutiert zu einem servilen, giftigen Gnom  
Und singt lammfromm vor dem schlimmen al-  
ten Mann in Rom

Seine Lieder, fürwahr! Es ändern sich die Zei-  
ten

Einst junge Wilde sind gefügig, fromm und  
zahn

Gekauft, narkotisiert und flügelahm  
Tauschen Samtpfötchen für die einst so schar-  
fen Klauen

Und eitle Greise präsentieren sich keck  
Mit immer viel zu jungen Frauen auf dem  
Oberdeck

Die ihre schlaffen Glieder wärmen und ihnen  
das Essen vorkauen

Der Steuermann lügt, der Kapitän ist betrun-  
ken

Und der Maschinist in dumpfe Lethargie ver-  
sunken

Die Mannschaft, lauter meineidige Halunken  
Der Funker zu feig um SOS zu funken  
Klabautermann führt das Narrenschiff  
Volle Fahrt voraus und Kurs aufs Riff

Sie rüsten gegen den Feind, doch der Feind ist  
längst hier

Er hat die Hand an deiner Gurgel, er steht hin-  
ter dir

Im Schutz der Paragaphen mischt er die ge-  
zinkten Karten

Jeder kann es sehen, aber alle sehen weg  
Und der Dunkelmann kommt aus seinem Ver-  
steck

Und dealt unter aller Augen vor dem Kinder-  
garten

Der Ausguck ruft vom höchsten Mast: "End-  
zeit in Sicht"

Doch sie sind wie versteinert und sie hören ihn  
nicht

Sie ziehen wie Lemminge in willenslosen Hor-  
den

Es ist als hätten alle den Verstand verloren  
Sich zum Niedergang und zum Verfall ver-  
schworen

Und ein Irrlicht ist ihr Leuchtfeuer geworden

Der Steuermann lügt, der Kapitän ist betrun-  
ken

Und der Maschinist in dumpfe Lethargie ver-  
sunken

Die Mannschaft, lauter meineidige Halunken  
Der Funker zu feig um SOS zu funken  
Klabautermann führt das Narrenschiff  
Volle Fahrt voraus und Kurs aufs Riff

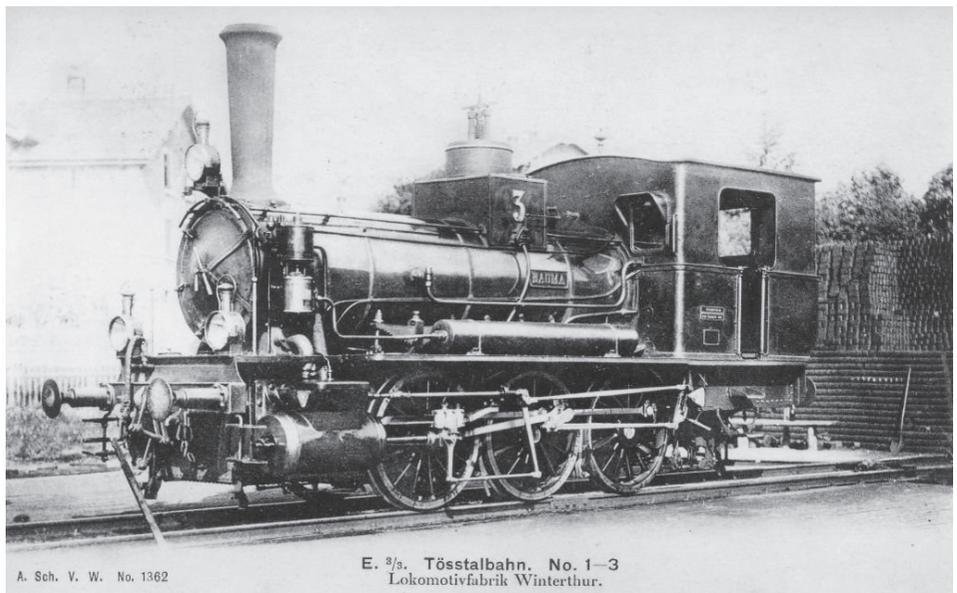
## Geschichte

Am 24. Juni 1865 fand in Turben-  
thal eine Versammlung zur Pla-  
nung einer Tösstalbahn statt, an  
der ein Tössthalbahn-Comité ge-  
gründet wurde, in dessen Vor-  
stand der Winterthurer  
Stadtpräsident und Ständerat  
Johann Jakob  
Sulzer, der  
Statthalter des  
Bezirks Pfäffli-  
kon Heinrich  
Gujer und der  
Unternehmer  
Adolf Guyer-  
Zeller als Sekre-  
tär sass. Guyer-Zeller schied  
1870 aus der  
Kommission  
aus, weil er Ver-  
fechter einer durchgehen-  
den Töss-All-  
mannbahn war,  
die von Winter-  
thur bis Bubi-  
kon führen sollte, wo der  
Anschluss an die seit 1859 durch-  
gehend bis Chur befahrbare  
Strecke der Vereinigten Schwei-  
zerbahnen entstanden wäre. Die  
Kommission plante aber nur die  
Stichbahn Winterthur–Bauma,  
für deren Bau am 17. Dezember

den Bau aufreiben konnten, sprang der im  
Tösstal geborene, in Mailand als Industriekauf-  
mann tätige Johannes Schoch als Wohltäter  
ein. Dieser hatte daher ein grosses Mit-  
spracherecht beim Linienverlauf und bei der  
Bauart sowie Lage der von ihm finanzierten  
Stationen. Einige Konflikte gab es mit den Ver-  
einigten Schweizerbahnen wegen der beidsei-  
tigen Anschlüsse der Tösstalbahn.



In Winterthur war dies die Mitbenützung der  
VSB-Strecke von Winterthur bis nach Grüze  
und in Wald der Anschluss an die selbstständig  
gegründete Wald-Rüti-Bahn, die ebenfalls von  
den VSB betrieben wurde. Aber durch den  
Einfluss von Johannes Schoch und seine  
finanzielle Förderung konnte eine halbwegs  
zufriedenstellende Einigung erzielt werden.  
Der Bau begann am 1. Februar 1872.



1871 die Tösstalbahn-Gesell-  
schaft gegründet wurde. Als Ver-  
waltungsratspräsident wurde  
Johann Jakob Sulzer gewählt,  
der das Amt bis 1878 innehatte.

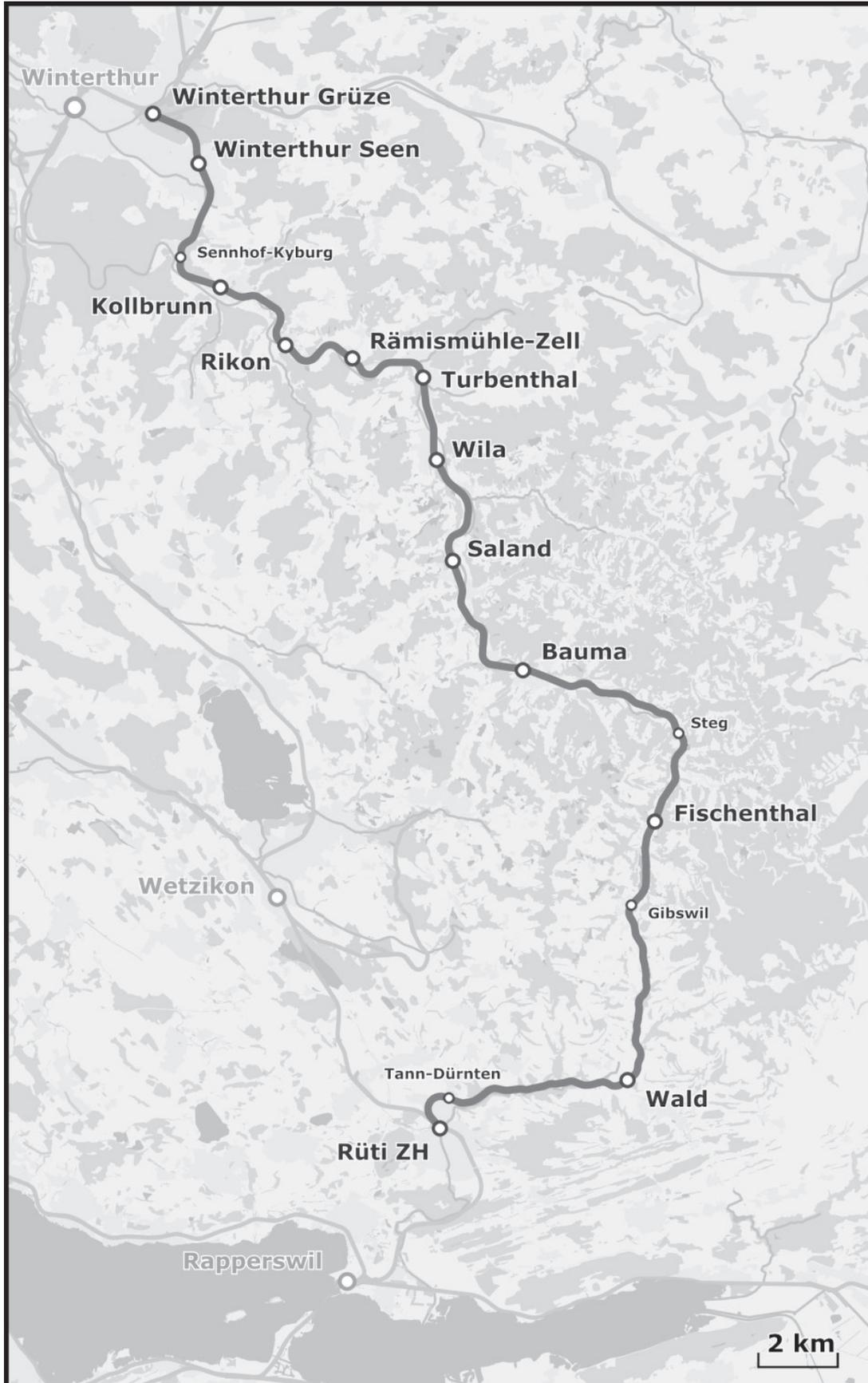
Da die Gemeinden im Tösstal  
nicht das gesamte Kapital für

Die Strecke Grüze–Bauma wurde am 4. Mai  
1875 eröffnet, wobei zwischen Grüze und  
dem Bahnhof Winterthur die TTB bis zur Fer-  
tigstellung ihres eigenen Gleises 1882 dasjenige  
der VSB benützte. Die Fortsetzung nach  
Wald konnte trotz Kostenüberschreitungen  
beim ersten Teil bereits am 15. Oktober 1876

eröffnet werden. Die Bahn erhielt dadurch Anschluss an die Glattthalbahn.

Ab dem Jahre 1902, nach der Verstaatlichung der Vereinigten Schweizerbahnen, übernahm die Tösstalbahn mit ihren Tösstalbahn-Lokomotiven den Betrieb auf der Wald-Rüti-Bahn.

Am 10. Juni 1918 wurde die Tösstalbahn, zusammen mit der Wald-Rüti-Bahn, als eine der letzten Privatbahnen rückwirkend auf den 1. Januar verstaatlicht und ging an die SBB über. Elektrifiziert wurde die Strecke 1951. Wegen der starken Steigung von 32 ‰ zwischen Wald und Gibswil wird dieser Abschnitt in Anle-



Fortsetzung -->

**Inhalt**

150 Jahre Tösstalbahn	1
Geschichte	2
Ausbau, Fahrzeuge, Betrieb	4
Der Vorstand der IG Tösstallinie	5
Streiflichter zur Tösstalbahn	5
Der Mäzen, SBB-Ära	6
Güterverkehr	7
Der Personenverkehr	8
Die Bahnhofgebäude	9
Dorffest Bauma	11
Behindertengerechte Bahnhöfe	12
Rückverlegung der S-26 Spätkurse auf die Schiene	14
Impressum	15

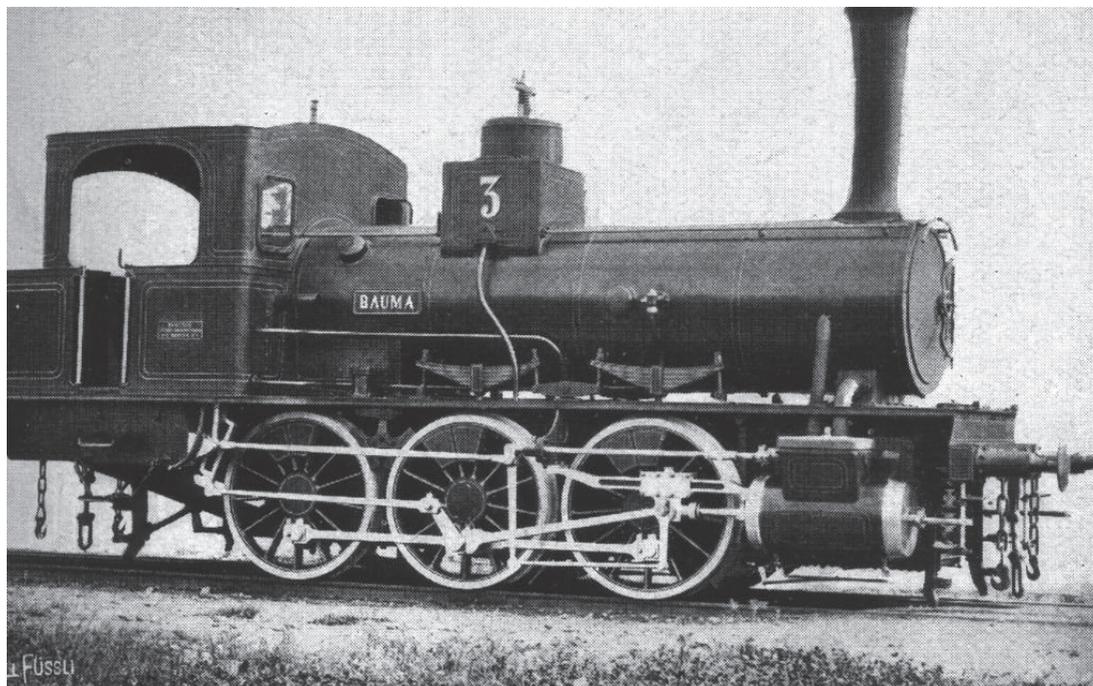


nung an die Gotthardbahn auch heute noch kleiner Gotthard genannt.

Von 1911 bis 1914 sowie 1946 bis 1951 hielten vereinzelt Züge auch auf dem Seemer Buck bei der Ziegelhütte und bedienten damit die Seemer Aussenwachten Gotzenwil, Iberg und Eidberg.

### Fahrzeuge

Die ersten fünf Lokomotiven der TTB waren



dreiaxlige Maschinen des Typs Ed 3/3 mit einer Leistung von 165 Pferdestärken (120 kW) baugleicher Art wie die Ed 3/3 der ursprünglichen Emmentalbahn (EB). Die Lokomotive Nr. 1 trug zu Ehren des Mäzens den Namen Johannes Schoch. Die Nr. 2 den Namen Winterthur, die Nr. 3 den Namen Bauma, die Nr. 5 den Namen Hörnli und die Nr. 6 den Namen Wald. Die Lokomotiven hatten auf der mit bis zu 32 ‰ ansteigenden Strecke von Wald hinauf nach Gibswil arg zu kämpfen, aber erstaunlicherweise wurden zwei davon 1884 durch noch kleinere mit nur zwei Triebachsen ersetzt. Anfänglich waren unter anderem sechs Doppelstockwagen mit je einem unteren und oberem Durchgangsabteil 2. und 3. Klasse und zuerst auch mit einem Abteil erster Klasse eingesetzt. Wegen der zu hoch angelegten Aufstiegstritte und der Aussentreppen waren diese Fahrzeuge bei den Reisenden nicht sehr beliebt. Sie wurden 1881 in einstöckige Wagen umgebaut und kurze Zeit später abgebrochen. Am 1. Januar 1882 war die Gesellschaft im Besitz von sechs Lokomotiven, sechs Personenwagen und 100 Güterwagen.

Als Eigentumsmerkmal trugen alle Wagen der Gesellschaft das Kürzel „T.T.B.“. Personen- und Gepäckwagen waren dunkelgrün lackiert und hatten eine weiße Beschriftung. Güterwagen

hatten einen bleigrauen Anstrich mit ebenfalls weißer Beschriftung. Bierwagen waren weiß mit roter Beschriftung und Wagen mit Westinghousebremse rotbraun mit weißer Aufschrift.

### Ausbau

Aufgrund des geplanten Mehrverkehrs ab Dezember 2018 wurden im Zeitraum von 2012 bis 2019 Baumassnahmen an den folgenden Stationen notwendig:

Winterthur Seen: Verlängerung des Aussenperrons (neu 320 m), Anpassung Bahnsteigshöhe auf 55 cm

Sennhof-Kyburg: Ausbau zur Kreuzungsstation, Anpassung Bahnsteigshöhe auf 55 cm

Saland: Ausbau zur Kreuzungsstation

Steg: Ersatz von Perron mit Bahnsteigshöhe auf 55 cm

Gibswil: Verschiebung des Perrons und Anpassung Bahnsteigshöhe auf 55 cm

Tann-Dürnten: Neubau stufenfreier Kreuzungsstation

### Betrieb

Auf der Tösstalbahn verkehrt die Linie S26 der S-Bahn Zürich, welche die Tösstalbahn in ihrer gesamten Länge befährt und von Turbo betrieben wird. Die 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn beinhalten auch einen Angebotsausbau für die S26, welche seither neu im exakten Halbstundentakt verkehrt. Aufgrund von Verzögerungen im Plangenehmigungsverfahren am Bahnhof Tann-Dürnten wurde im Dezember 2018 zunächst der Kurs Winterthur – Bauma im Halbstundentakt geführt (bisher Hinketakt, variierende Abfahrtszeiten). Der zweigleisige Ausbau in Tann-Dürnten zum neuen Kreuzungsbahnhof

begann im Oktober 2018. Die Inbetriebnahme und die Aufnahme des durchgehenden Halbstundentakts zwischen Winterthur und Rüti ZH erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019.

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurde die S11 neu auf einem Teilabschnitt der Tösstalbahn eingeführt. Die erfolgten Ausbauten ermöglichen während den Hauptverkehrszeiten die stündliche Führung eines S-Bahnkurses bis Wila.

Die ursprünglich zwischen Wald und Rüti verkehrende S43 wurde am 10. Dezember 2006

SNB-Planer interessierten sich deshalb kurzzeitig hierfür.

Nachdem sich Chur bald als Sackgasse erwiesen hatte, wandte sich deren Interesse der Ost-West-Achse zu, jedoch hatten nun die Tösstaler Fabrikherren Lunte gerochen. Und da in den Jahren nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/1871 der deutsche Geldmarkt aufgrund der immensen französischen Kontributionszahlungen völlig überhitzt war, brachte man für fast jede Bahn das nötige Aktienkapital zusammen. 1875 wurde die Strecke Winterthur – Bauma eröffnet. Einen veritablen Run gab es auf den Industriestandort Wald,



Wagen der Brauerei Felsenkeller Wald

durch Autobusse ersetzt. Die eingestellte Linie taucht aber in einer langfristigen Vision des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) wieder in über den Seedamm von Rapperswil verlängerter Form auf.

## Streiflichter zur Tösstalbahn

### Die Privatbahn-Ära

Jürg Hauswirth, mit freundlicher Genehmigung des DVZO

Die satten Gewinne des in den 1850er-Jahre gebauten, noch sehr weitmaschigen Eisenbahnnetzes riefen weitere Investoren auf den Plan. Vor allem das liberaldemokratisch orientierte Winterthurer Kapital forderte das liberalradikale Zürcher Kapital heraus und plante als «Nationalbahn» (SNB) hunderte Kilometer neuer Bahnstrecken kreuz und quer durchs Land. Bevor sich die Alpen transitfrage für den Gotthard entschieden hatte, spekulierte man allgemein mehr auf den Lukmanier, und dorthin hätte aus Winterthur die direkteste Verbindung durchs Tösstal geführt. Die

der damals auch «das Manchester des Zürcher Oberlandes» genannt wurde. Gleich drei Bahngesellschaften gedachten hierher ihre Gleise zu verlegen: die Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) als Zweiglinie ab Rüti von ihrer Hauptstrecke (Zürich-) Wallisellen – Rapperswil – Weesen – Glarus und Chur, hierfür wurde die rechtlich selbstständige Wald-Rüti-Bahn (WRB) gegründet. Von (Zürich-) Effretikon – Pfäffikon – Hinwil her wollte die Nordostbahn (NOB) nach Wald gelangen, und von Bauma – Fischenthal her die Tösstalbahn (TTB). Wie damals üblich, gedachten alle drei

Gesellschaften ihren je eigenen Bahnhof zu bauen, und zwar ohne Anschluss an die anderen Netze, um nicht etwa Verkehr dorthin zu verlieren. Schliesslich musste der Bundesrat ein Machtwort sprechen und die WRB mit der TTB zum gemeinsamen Bahnhofbau nötigen; die NOB hatte sich aufgrund der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschaftskrise zurückgezogen. So kam es, dass nach der Eröffnung beider Linien 1876 zunächst jahrzehntelang

Fortsetzung -->

## Intern

### Der Vorstand der IG Tösstallinie

#### Präsident:

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

#### Aktuar:

Roland Greub  
8636 Wald

**Vizepräsident,  
Rechnungsführung,  
Mitglieder-  
Administration  
und Logistik:**  
pendent

### Medien, Redaktion, Layout ZUGnummer:

Hannes Gehring  
medienredaktion@ig-toesstallinie.ch  
8400 Winterthur

#### Revision:

Robert Ineichen  
Treuhand & Consulting  
8400 Winterthur

Finnegan Murphy  
8630 Rüti

umgestiegen werden musste, der Umstieg aber immerhin im gleichen Bahnhof möglich war. Erst 1902 ging die Betriebsführung der WRB von der verstaatlichten VSB auf die TTB über, so dass diese nun von Winterthur durchgehend bis Rüti zuständig war.



Johannes «Schang» Schoch

### Der Mäzen

Johannes «Schang» Schoch war ein aus Fischenthal gebürtiger Hagestolz, der mit dem Bau und Betrieb norditalienischer Textilfabriken zu sehr viel Geld gekommen war. Aus lokalpatriotischer Gesinnung beteiligte er sich mit seinem Privatvermögen namhaft an der Tössthalbahn-Gesellschaft. Hierfür stellte er aber einige Bedingungen: Die Bahn war schnellstmöglich ab Bauma Richtung Wald so fortzusetzen, dass sie die Gemeinde Fischenthal in voller Länge bestreifte (und nicht etwa über Bäretswil führte); neben dem langgezogenen Strassendorf Fischenthal hatten auch die Aussenwachen Steg und Gibswil je einen eigenen Bahnhof zu erhalten; diese drei Bahnhöfe waren mit einem grösseren Stationsgebäude auszustatten als die Zwischenstationen zwischen Bauma und Winterthur; die Lokomotive Nr. 1 hatte seinen Namen zu tragen, und als für Schang wichtigste Voraussetzung: ihm persönlich war von der Bahngesellschaft das Recht einzuräumen, jederzeit das Bahntrasse

betreten zu dürfen. Dieser etwas seltsame Wunsch kam daher, dass sich Schang trotz seines Wohlstands am liebsten auf Schusters Rappen fortbewegte und es ihm aber leid war, Schuhe und Beinkleider à la dernière mode de Milan auf der übel verkoteten Kantonsstrasse zu beschmutzen. Der Schwellengang auf der sauber geschotterten Eisenbahn jedoch versprach bei Exkursionen aus dem Fischenthaler

Elternhaus ein unbeflecktes Ankommen bei Freunden in den Baumer oder Walder Fabrikantenvillen und Gasthöfen. Allzu gern versprach das Initiativkomitee dem Wohltäter das kostenlos zu realisierende Privileg. Dumm nur, dass kurz darauf, noch vor Eröffnung der unteren Sektion, das eidgenössische Bahnpolizeigesetz in Kraft trat. Darin wurde Privatpersonen unbesehen ihres Standes bei Strafandrohung jegliches Betreten des Bahnkörpers streng untersagt. Nun war guter Rat teuer, denn Schang beharrte auf der erteilten Zusage. Es nützte auch nichts, dass ihm die Bahngesellschaft ersatzweise das Recht zusprach, den Bahnzug jederzeit auch auf freier Strecke zwecks Ein- oder Ausstiegs anhalten zu lassen. Schang dachte nicht

daran, stundenlang auf einen der pro Tag und Richtung vier Züge zu warten, sondern er wollte einfach in der Lage sein jederzeit loszumarschieren und sauber anzukommen. Dem Vernehmen nach wurden dann halt jeweils alle Augen und Ohren zgedrückt, wenn der Schang wieder einmal seine italienischen Lederschühlein zwischen den nicht sehr oft befahrenen Schienen spazieren führte.

### Die SBB-Ära

Die gemäss Volksbeschluss zwischen 1901 und 1909 durchgeführte Verstaatlichung betraf zunächst nur die fünf grössten Privatbahngesellschaften. Kleinere Bahnen wie die TTB blieben zumindest vorerst privat. Die enormen Preissteigerungen für Stahl und Kohle im Zuge des Ersten Weltkrieges nagten aber bei manchen existenzgefährdend an der wirtschaftlichen Substanz, und die Eigner hatten für den Weiterbetrieb Geld einzuschies sen. Der Zürcher Regierungsrat kam in dieser Situation auf die Idee, die beiden Gesellschaften TTB und WRB nachträglich verstaatlichen zu lassen.

Da die wirtschaftlichen Aussichten grundsätzlich nicht so schlecht waren, willigte der Bund ein und integrierte beide Gesellschaften 1918 in die SBB. In den folgenden 33 Jahren änderte sich aber praktisch nichts; bald einmal hatte die Tösstalstrecke den zweifelhaften Ruf einer hoffnungslos rückständigen Eisenbahn. Sogar in einem Schlagler wurde in den 40er-Jahren das «Dampf-Dampf-Isebähnli vu Winterthur uf Baume zue» besungen. Der Bahnhof Bauma bekam den elektrischen Fahrdrat 1947 zuerst von Hinwil her, während die Züge von Winterthur nach Wald noch bis 1951 mit Dampflok gezogen wurden. Wegen des deutlich stärkeren Verkehrs wurde immerhin der Abschnitt Rüti – Wald bereits 1944 elektrifiziert, was aber für die kommenden sieben Jahre einen umständlichen Lok-Umspannbetrieb im Bahnhof Wald mit sich brachte. Mit der Elektrifikation der ganzen Linie, die auch sämtliche Abstell- und Nebengleise umfasste, wurden nach 75 Jahren erstmals alle Bahnhöfe und Kundeneinrichtungen einer Totalsanierung unterzogen, die Zwischenstationen von

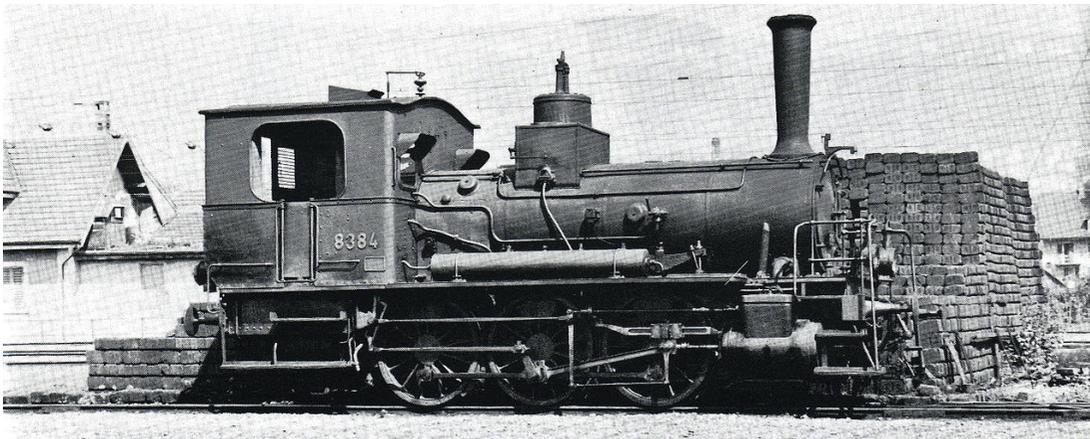
zwei auf drei Gleise erweitert und mit den damals modernsten Sicherungsanlagen ausgerüstet. Mit wenigen Detailänderungen blieb

gänzend können Dienst- oder Reisezüge ohne kommerziellen Halt verkehren. Güterumschlag jedoch ist auf den SBB-Anlagen nicht mehr möglich.

### Der Güterverkehr

Gebaut wurde die Tösstalbahn in erster Linie wegen den Textilfabriken, die sich ab 1850 in immer dichter Zahl an der kraftspendenden Töss sowie an einigen ihrer Zuflussbäche ansiedelten. Die Töss ist ein launisches Gewässer; Zeiten mit tosenden Wassermassen lösen sich willkürlich ab mit Phasen ausgetrockneter Abschnitte, wenn der unterirdisch verlaufende Teil den spärlichen Durchsatz zur Gänze zu schlucken vermag. Der zeitweise Stillstand der teuren Maschinen setzte dem Wirtschaftswachstum enge Grenzen.

Die Bahn schuf hier Abhilfe: Sie vermochte insbesondere deutsche Steinkohle als witterungsunabhängige Energiequelle günstig heranzuschaffen. Dass sich auch der Zu- und Abtransport der Rohmaterialien und Erzeugnisse stark vereinfachte, trug als willkommenes Nebeneffekt zum weiteren Ausbau der nun mit grossen Sulzer-Dampfmaschinen ausgerüsteten Betriebe bei. Bald reichten die kin-



Tenderlokomotive Ed 3-3 Nr. 1 Schoch

die Linie erneut integral für gut 65 Jahre auf diesem Stand, und spätestens mit Einführung der S-Bahn hatte sie ihren Oldtimer-Charakter wieder zurückgewonnen – nun als Zeitkapsel der unmittelbaren Nachkriegsjahre. Eine zweite, abermals radikale und durchgehende Sanierungswelle erlebte die Strecke zwischen 2012 und 2018. Hochperrons für stufenfreien Ein- und Ausstieg sind nun genau dort vorhanden, wo sie regelmässig gebraucht werden. Die meisten Stationen sind wieder auf höchstens zwei Gleise zurückgestutzt. Vier neu eingebaute Weichen stehen 56 ersatzlos rückgebauten und 26 beibehaltenen Weichen gegenüber, und wieder wurden alle Sicherungsanlagen einheitlich auf den neusten Stand gebracht. Die «schlanke Infrastruktur» vermag den durchgehenden Halbstundentakt der Turbo sowie ab Wila zusätzlich eine stündliche S-Bahn nach Zürich zu stemmen, er-

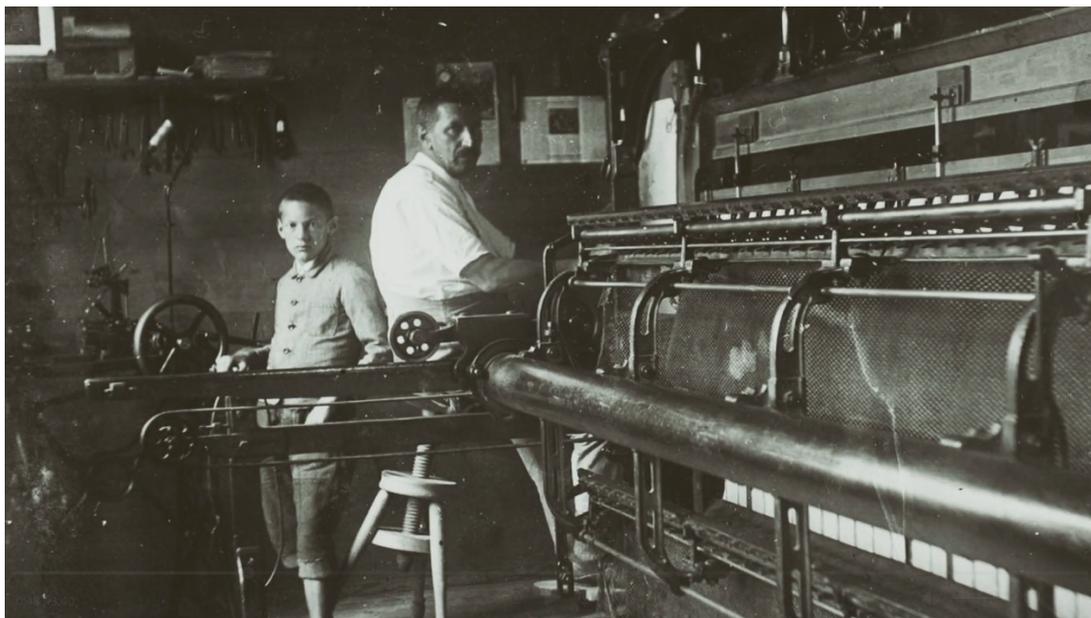
derreichen Bergbauernfamilien nicht mehr als Rekrutierungspool, und es mussten – nötigenfalls beisst man auch in saure Äpfel – aus katholischen Gebieten oder gar aus dem fremdsprachigen Ausland Arbeitsmigrantinnen in hoher Zahl herangerufen werden. Diese benützten die Bahn zumeist nur genau einmal, nämlich anlässlich der Einwanderung. Transit-Güterverkehr gab es auf der Tösstalbahn nie, denn es stand ebenfalls ab 1876 mit der NOB-Linie über Effretikon – Wetzikon eine neun Kilometer kürzere und 100 Höhenmeter flachere Verbindung zwischen Winterthur und Rüti zur Verfügung. Die zunächst optimistisch beschafften 40 Kohlewagen für den Transitverkehr wurden bald für andere Zwecke umgebaut – der in der DVZO-Bahnhofshalle stehende Bierwagen der

Fortsetzung -->

Brauerei Felsenkeller Wald ist mit sichtbaren Spuren einer davon. Der Ziel- und Quellverkehr dagegen entwickelte sich zur vollen Zufriedenheit der Bauherren und liess das Fabrikwesen blühen. An den durchwegs mit Güterschuppen, Rampen und Freiverladegleisen ausgestatteten Stationen und Bahnhöfen wurde jahrzehntelang fleissig Kohle, Baumwolle, Garne und Stoffe umgeschlagen.

Weiteres wie Schlagholz, Steine, Stückgüter aller Art und später auch Zement lastete die Lokalgüterzüge aus, die zumeist in gut drei Stunden zwischen Winterthur und Wald ver-

musste der Schaden am Ladegut bezahlt werden. Ärgerlicher war aber die generelle Unzuverlässigkeit des komplexen Bahntransports, die sich mit der Tendenz zur just-in-time-Logistik zunehmend störend auswirkte. Zum einen schlossen mit der ab 1973 einsetzenden Desindustrialisierung immer mehr Textilfabriken ganz, zum anderen begannen verbliebene Kleinindustrien auf den meist teureren, aber viel zuverlässigeren Strassentransport zu setzen. Bereits 1980 wurde im Rahmen eines nationalen Versuchs der Stückgutverkehr im Tösstal auf die Strasse verlegt und bald darauf die ersten Bahnhöfe für den



Gebaut wurde die Tösstallinie wegen den Textilfabriken

kehrten. Der 30 Promille steile Abschnitt ab Gibswil erforderte in Bauma stets die Vorhaltung einer Anzahl Bremswagen, die zur Bewahrung der Lokomotive vor Schaden durch rotglühende Bremsklötze bedarfsweise eingangiert wurden. Die Blütezeit hatte mit der Verstaatlichung kein Ende; dem Bund als direktem Betreiber der SBB war es stets ein volkswirtschaftliches Anliegen, die Gütertaxis zu Gunsten von Industrie und Gewerbe gering zu halten. Der einträgliche Gotthard-Transit bezahlte ohnehin alles. In diesem Klima machte sich aber auch Innovationsfeindlichkeit und Schlendrian breit. Abgesehen von der elektrischen Traktion wurde um 1975 nicht viel anders gefuhrwerkelt als 100 Jahre früher. In blauer Kutte und vielfach selbiger Verfassung besorgte der «Schuppe-Muser» den Umschlag von Hand, während Kondukteure und Bremser unter Aufsicht von Stationsvorstand und Zugführer die Rangierarbeiten erledigten.

Im Winterthurer Rangierbahnhof wurde am «Hoger» bis 1994 mit Kreidepinsel auf die Puffer ein Zeichen gemalt, in welches Gleis der Stellwerkwärter den Ablauf zu leiten hatte, worauf der Wagen im Zielgleis mit einem Hemmschuh unsanft abgebremst wurde. Öfter mal ging das schief, und dem Eigentümer

Güterverkehr ganz gesperrt. Noch eine Generation lang trotzte der Tösstaler Einzelwagenladungsverkehr seiner Schwindsucht, bis 2012 der Bahnhof Saland als allerletzter Bedienungspunkt von SBB-Cargo auf dieser Linie geschlossen wurde.

### Der Personenverkehr

Die Entwicklung des Reisezugangebots war zunächst sehr beschaulich; zu den ursprünglich 4 täglichen durchgehenden Zugpaaren kam 100 Jahre lang sozusagen jedes Jahrzehnt ein weiteres Zugpaar dazu. Meist hatte der untere Streckenteil ein zusätzliches Zugpaar im Angebot, und essenziell für die Industriestandorte waren die Arbeiterzüge mit Ankunft in Winterthur bzw. Wald kurz vor 06 Uhr, welche die Tösstaler Kleinbauern zu ihrem Hauptverdienst führten. Ein ständig ungefähr 30% grösseres Angebot wurde jeweils zwischen Wald und Rüti gefahren; dieser Mehrverkehr war denn auch die Motivation für die dringliche Kriegselektrifikation dieses Abschnitts im Jahr 1944. Die Dampfzüge benötigten für den 26 Kilometer langen Abschnitt Winterthur – Bauma oder umgekehrt stets eine gute Stunde, für die weiteren 14 Kilometer bis Wald eine weitere halbe Stunde und bis Rüti noch einmal 15 Minuten.

Mit der Elektrifizierung wurde der strikt nachfrageorientierte Fahrplan mit mehrstündigen Lücken am Morgen und am Nachmittag zunächst beibehalten, jedoch verminderte sich die Fahrzeit radikal auf die noch heute üblichen 35 Minuten für den unteren und 20 Minuten für den oberen Streckenteil zuzüglich 10 Minuten für Wald - Rüti. Erst 1987 kam der lückenlose Stundentakt. Schnellzüge gab es nie.

Bis 1990 prägten die grünen Regionalzüge mit Lokbespannung oder Pendelausrüstung das Bild, mit Einführung der Zürcher S-Bahn übernahmen dann die damals (halbwegs) modernen NPZ. Weil der Stundentakt an die Anschlüsse in Winterthur und Rapperswil ausgerichtet war, legte man im Jonatal 1990-1997 und 1999-2006 den «Walder Shuttle» ein, der in Rüti ebenfalls stündlich den Anschluss von Wald Richtung Zürich optimierte. 1994 wurde ohne jede weitere Änderung das bisher als «Regionalzug» titulierte Angebot neu als «S26» bezeichnet. Ein Jahr später kam zusammen mit vielen anderen Regionallinien ein «Randstundenkonzept» zur Einführung: jeweils ab 20h gilt seither zwischen Bauma und Rüti Bus statt Zug. Ein markanter Wechsel voll-

## Die Bahnhofgebäude

Aufgrund der politisch-wirtschaftlichen Verhandlung mit der Schweizerischen Nationalbahn (SNB) konnte die Tössthalbahn (TTB) deren Pläne für die Aufnahmegebäude mitbenützen.

So kam es, dass die typischen Tösstaler Bahnhöfe bis heute auch in anderen Landesgegenden zu finden sind. Im unteren Streckenteil weisen mit Ausnahme von Bauma und Turbenthal alle Stationen einheitlich ein kleines Bahnhofgebäude «V. Klasse» mit angebautem Güterschuppen auf, identisch mit so unterschiedlichen Bahnhöfen wie Mägenwil im Aargau (Hauptlinie Zürich – Bern, fast jede Minute ein Zug) und Hemishofen im Ramsener Zipfel (internationale Museumsbahn, jeden Monat ein Zug). In Steg, Fischenthal und Gibswil wurden SNB-Bahnhöfe der «IV. Klasse» gebaut, wie etwa auch in Mammern am Untersee einer zu finden ist. Der Bahnhof Turbenthal (III. Klasse) entspricht denjenigen von Oberentfelden im Aargau oder Tägerwilen bei Kreuzlingen, der stattliche Bahnhof Bauma (II. Klasse) den wichtigsten SNB-Bahnhöfen wie Baden Oberstadt oder Stein am Rhein. Das Besonde-



Webmaschine aus der Webmaschinenfabrik Rüti

zog sich auf der Bahnseite erst 2006 mit dem Übergang der Betriebsführung von der SBB an die Regionalbahn Turbo, die seither ihre luftig-leichten GTW hier einsetzt. Aus verschiedenen Gründen ist die technisch noch mögliche Fahrzeitreduktion von mehreren Minuten nicht realisiert, nach wie vor gelten annähernd dieselben Fahrzeiten wie vor bald 75 Jahren – nunmehr jedoch im reinen und durchgehenden Halbstundentakt, der in Winterthur und Rüti den Anschluss an die dort im Viertelstundentakt oder häufiger verkehrenden S-Bahnen herstellt. Einzig das bald 30-jährige «Randstundenkonzept» existiert zwischen Bauma und Rüti als schweizweit bald letzter davon betroffener Linie immer noch und zwingt in den Abendstunden zum Umsteigen auf zeitraubende Ersatzverbindungen.

re am SNB-Konzept war, dass man ausgehend von der V. oder IV. Klasse nach Bedarf aufklassieren konnte: durch seitliches Anfügen eines Querriegels ergab sich ein Haus III. Klasse, und mit zwei Querriegeln zu beiden Seiten eines der II. Klasse. So wurde etwa auch Bauma in zwei Etappen erstellt, denn zu Beginn war das Geld noch knapp. Immerhin hatten alle TTB-Stationen von Beginn an steinerne Aufnahmegebäude, dies im Gegensatz zu den grossen Privatbahnen, wo auf manchen Landbahnhöfen die Fahrgäste in der hölzernen Güterhalle nebst den Baumwollballen und Ziegenböcken ihre Zugsabfahrt abzuwarten hatten. Im Erdgeschoss fanden sich neben den Dienst- auch Kundenräume, im oberen Stockwerk war die (zwangsweise zugewiesene) Wohnung der Vorstandsfamilie untergebracht. Wald und Bauma verfügten über eine weitere Wohnung für den dort tätigen Bahnmeister. Mit der zweiten Sanierungswelle um 2015 verloren

*Fortsetzung-->*

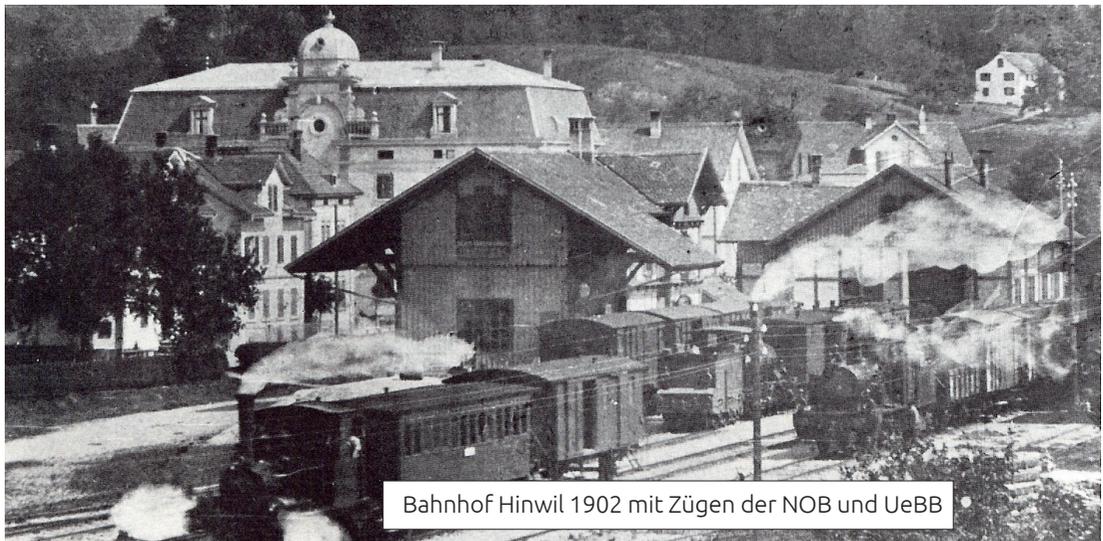
fast alle Bahnhofgebäude ihre bahnorientierten Funktionen und sind seither als marktfrei verfügbare Mietwohnungen und Lagerräume im SBB Liegenschaftensportefeuille.

Die beiden nur noch stundenweise bedienten Billettschalter in Bauma und Wald wurden Ende 2024 geschlossen.

### Der DVZO und die Tösstalbahn

Als Baurechtsnehmer der ehemaligen TTB-Depotwerkstätte Bauma und Betreiber von deren Gleisvorfeld ist der DVZO gewissermassen einer der Rechtsnachfolger der Jubilarin. Auch wenn sein Hauptwirkungsgebiet die ehemalige UeBB-Teilstrecke ist, so verbindet ihn doch auch manches mit dieser (zumindest aus Baumer Sicht) «grösseren» und «wichti-

führte der DVZO bloss vereinzelte Charterfahrten durch, im Fall von Bauarbeiten oder Unwetterschäden auch dann und wann öffentliche Fahrten ab Bauma nach Kollbrunn oder Wald statt nach Hinwil. Mit den Liberalisierungen der Bahnreform ab 1999 nahmen diese Aktivitäten vorübergehend zu. Beliebt war insbesondere die «Bachtelrundfahrt», die ab Bauma über Wetzikon – Rüti – Wald wieder an den Ausgangspunkt führte. Noch erhielt man nach Absenden eines Fax an den «One Stop Shop» der SBB-Infrastruktur ohne grossen Aufwand eine Fahrordnung in den diversen freien Slots neben dem regulären Stundentakt – Dampflok einheizen und los ging's. Im Bahnhof Turbenthal war als Überbleibsel aus der noch nicht weit zurückliegenden Dampfzeit sogar ein betriebsfähiger Wasser-



Bahnhof Hinwil 1902 mit Zügen der NOB und UeBB

geren» Nebenbahn. Leider existiert keine originale TTB-Dampflok mehr (ein Besuch der mit einer TTB-Lokserie baugleichen Ed4/5 8 ex Emmentalbahn im Zürcher Oberland bleibt ein Desiderat), und auch Personenwagen sind nicht erhalten. Jedoch gibt es immer noch – natürlich im Fahrzeugpark des DVZO – einige originale TTB-Güterwagen, teilweise muster-gültig restauriert und teilweise als «Arbeitsvorrat» der Revision harrend. Im Übrigen ist die Tösstalbahn in erster Linie ein gelegentliches Produktionsmittel des Vereins. Einer der ersten DVZO-Züge überhaupt befuhr sie 1972, als der noch junge Verein seine neuste Akquisition, die von Sulzer übernommene Ed3/4 2, mit Hilfe eines Rapperswil Krokodils auf dem Umweg über Bauma und Rüti nach Hinwil zur Aufarbeitung brachte. Wie im Dokumentarfilm zu sehen ist, waren die Hauptstrassen-Bahnübergänge – heute undenkbar – noch mit blossen Blinklichtern ohne Barrieren gesichert. Die den DVZO an kurzer Leine haltende SBB beschränkte den ab 1978 regelmässigen Laienbetrieb weitgehend auf die Stammstrecke Bauma – Hinwil; Ausflüge ab Bauma ins Tösstal waren wie auch heute wieder eine seltene Ausnahme. Neben Dienstzügen zum Revisionsdepot Wil SG oder zur geschützten Wagenabstellung im Winter

kran vorhanden. Etwas mühsam war nur die Betriebsführung mit den örtlichen Besetzungen der betagten, nicht fernsteuerbaren Stellwerke aus den frühen Fünfzigerjahren: Für jede zusätzliche Kreuzung oder Streckenfreigabe musste die SBB eigens einen Stellwerkbeamten in die entsprechende Anlage beordern. Heute ginge das mit der Betriebszentrale einfacher, aber es stehen mit den auf Regelbetrieb optimierten Anlagen nur noch sehr eingeschränkt Kreuzungsgleise zur Verfügung. Zwischen Bauma und Wald kann zwischen 05.30 Uhr und 20.30 Uhr gar kein Dampfzug fahren (elektrische Extrazüge mit Streckenhöchstgeschwindigkeit sind möglich), und zwischen Turbenthal und Winterthur ist eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h erforderlich.

Dies bleibt somit ein Tummelfeld für unser schnellstes Ross im Stall, die Eb3/5 9 des Dampfloki-Club Herisau, die dann und wann noch vor Sonderfahrten mit 60 bis 75 km/h im Tösstal anzutreffen ist. Die kleinen Dampfloks mit ihren 30 km/h hingegen beschränken sich mittlerweile freiwillig auf die DVZO-Hausstrecke.

# Dorffest Bauma

Das Dorffäscht Bauma 2025 [www.dorffest-bauma.ch](http://www.dorffest-bauma.ch)  
findet vom 5.-7. September 2025 im Dorfzentrum von Bauma statt.  
Freitag 5. September 18.00 bis 04.00 Uhr, Samstag 11.00 bis 04.00 Uhr.

Über 23 Vereine machen mit. Unter anderen der Verein LandSchaft Freundschaft. Er wirtet in der Weisch no...Bar (vis-à-vis Wiiräb): "Triff am Dorffäscht dini ehemalige Schuelkamerade".

Der Gewerbeverein Bauma installiert eine abenteuerliche Seilbahn und bietet Quadrundfahrten durch die Gemeinde.

Im Tösstaler vom 13. Juni 2025 publizierte das OK Dorffest Bauma den untenstehenden Artikel:

## 150 Jahre – Bauma feiert mit einem zweitägigen Dorffäscht die Tösstalbahn



Seit 150 Jahren fährt die Bahn schon durchs Tösstal. Im Bild Bahnarbeiter in Bauma im Jahr 1910.

Foto: Chronikarchiv Bauma

**BAUMA** Mit einem grossen Dorffest wird am ersten Septemberwochenende das 150-Jahr-Jubiläum der Tösstalbahn in Bauma gefeiert.

Die lokalen Vereine und das Baumer Gewerbe sind im Organisationskomitee für das Fest, das vom 5. bis 7. September stattfindet, bestens vertreten. Beginn ist am Freitag um 18 Uhr, und die Festivitäten enden am Sonntag um 18 Uhr. Dazwischen gibt es zweimal Freinacht. Es wird ein Fest von Bauma für

Bauma und Umgebung – und ganz bewusst ohne überrassenden Showact.

### 150 Jahre Tösstalbahn – alte Loks und der Thurbo

Am 4. Mai 1875 wurde die Tösstalbahn zwischen Winterthur-Grüze und Bauma eröffnet, mit dem Ziel, eine Verbindung nach Uznach und zu den Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) herzustellen. Hugo Wenger, Präsident des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO), und sein Team haben zusammen mit den SBB ein interessantes Pro-

gramm ausgearbeitet. Neben alten Loks wird auch die künftige Thurbo-Komposition in Bauma zu sehen sein. Diverse Extrafahrten rund um den Bachtel werden den Besuchern angeboten.

### Kulinarische Köstlichkeiten und Attraktionen

Viele Dorfvereine und das Baumer Gewerbe stellen sich am Fest vor und bieten kulinarische Köstlichkeiten und Attraktionen an. Die ganze Bevölkerung wird in Festlaune auf den Beinen sein. Eine Bimmelbahn wird die Besucher von den grossen Parkplätzen der Firma Wolfensberger AG zum Festgelände fahren. Die jüngeren Besucher kommen in den Genuss der Gratisbenutzung von Hüpfburgen. Spiel und Spass stehen im Vordergrund.

### Der schnellste Baumer und viele Klassentreffen

Am Samstagmorgen wird im Festgelände auf der Bahnhofstrasse der schnellste Baumer erkoren. Anschliessend folgt der offizielle Festakt für geladene Gäste mit dem Dorfhistoriker Walter Ledermann als Festredner. Während des ganzen Fests finden zudem stündlich Klassentreffen von jeweils vier Jahrgängen statt.

Genauere Details zum ganzen Programm werden laufend auf der Website [dorffest-bauma.ch](http://dorffest-bauma.ch) aufgeschaltet. *Werner Berger, OK Dorffest Bauma*

# Behindertengerechte Bahnhöfe

## Behindertengerechte Zugänglichkeit zu den Bahnhöfen an der Tösstallinie

*Roland Greub* Das eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) wurde Ende 2003 in Kraft gesetzt. Für die Umsetzung dieses Gesetzes galt eine 20jährige Anpassungsfrist. Ausnahme: bei einer unverhältnismässigen Anpassung wie sehr kleines Passagieraufkommen. Die öffentlichen Verkehrsunternehmen müssen dann Ersatzmassnahmen mit Hilfestellung durch das Personal anbieten. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat über den Stand der Umsetzung eine Statistik Ende 2023 erstellt.



Bushaltestelle Bahnhof Wald



Bushaltestelle Bahnhof Fischenthal

Nachfolgend die Situation an den Bahnhöfen:

- Ausgeführt ca. 67%.
- Angepasst gemäss Planung 2027 ca. 13%.
- Angepasst gemäss Planung nach 2027 ca. 20%

Die Beurteilung der Behindertengerechtigkeit auf der Linie Rüti – Winterthur bewertete einerseits die Perronzugänge an den Bahnhöfen. Andererseits wurden die Ein- und Aussteigesituation bei Autobussen und Behindertenparkplätzen im Bahnhofsbereich miteinbezogen.

Die Perronanlagen für Züge sind alle an der ganzen Strecke den Normen entsprechend angepasst worden.

Gemäss BehiG gilt eine hindernisfreie Einsteighöhe von 22 cm über dem Strassenniveau.

## Buskanten Ein- und Ausstieg Wald, Fischenthal und Steg

Für Busse und den Ortsbus hinter dem Bahnhof ist die Kantenhöhe zu niedrig.

Zurzeit liegt ein öffentlicher Gestaltungsplan über das Areal beim Kanton zur Vorprüfung. Eine Genehmigung desselben, mit anschließendem Baugesuchsverfahren und Baubeginn ist unbestimmt. Diese Situation wird noch länger bestehen bleiben.

Am Abend ab 21.00 Uhr fährt keine S26 Richtung Bauma. Anschliessend bedient der Nachtbus B 854 die Bahnhöfe. In Fischenthal und Steg sind keine behindertengerechten Zustiege vorhanden.

## Erreichbarkeit weiteres Perron an Bahnhöfen

Bei mehreren Bahnhöfen ist die Erreichbarkeit eines weiteren Perrons nur über eine Strasse mit gesicherter Barriere möglich. Das bedingt ein frühzeitiges Überqueren der Gleise aller Personen, bevor der Zug in den Bahnhof einfährt.

Diese Situation betrifft Fischenthal, Rikon und Turbenthal. In Saland befindet sich eine Unterführung mit Treppen. Behinderte und Personen mit z.B. Kinderwagen müssen deshalb die Strasse mit Barriere über-

queren um zum Perron 2 zu gelangen.

## Abstellplatz für Fahrzeuge von Behinderten

Ein korrekt ausgestatteter Abstellplatz muss 3,5 m breit sein, mit einer gelben Bodenmarkierung P-Signal Rollstuhl. Vom Parkplatz ist ein hindernisfreier Zugang zu den Haltestellen und Perronanlagen zu gewährleisten.



Fehlende Bodenmarkierung Bahnhof Fischenthal



Bushaltestelle Bahnhof Steg

# Rückverlegung der S26-Spätkurse auf die Schiene

**Post der IG Tösstallinie an Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Das Behindertengleichstellungsgesetz wird an den Bushaltestellen nicht eingehalten. Die 20-minütigen Umsteigezeiten in Rüti ZH müssen eliminiert werden.**

Paul Stopper Aufgrund der Feststellungen, dass keine einzige der Bushaltestellen der VZO-Spät-Linie 854 Rüti – Wald – Bauma bei den SBB-Bahnhöfen behindertengerecht ausgebildet ist, hat der IG-Vorstand am 30. Juni 2025 einen Brief an Regierungsrätin Carmen Walker Späh geschickt mit dem Antrag, die S26-Spätkurse ab der Fahrplanperiode Dezember 2025/26 auf die Schiene zurück zu verlegen.

## Vorbildliche Umbauten aller Bahnhaltstellen an der Tösstallinie durch die SBB

Im Rahmen der Ausbaumassnahmen zur Einführung des Halbstundentaktes im Jahre 2018 haben die SBB sämtliche Haltestellen und Bahnhöfe an der Tösstallinie behindertengerecht ausgebaut. Herzlichen Dank.



Beispiel SBB-Haltestelle Gibswil mit 55-cm Perron für einen ebenerdigen Eintritt in die GTWs



SBB-Haltestelle Gibswil mit 55-cm Perron für einen ebenerdigen Eintritt in die GTWs

## VZO-Bushaltestellen Rüti – Wald – Bauma nicht behindertengerecht

Anders sieht es bei den Bushaltestellen der VZO-Linie 854 für die Spätkurse Rüti – Wald – Bauma aus. Gemäss BehiG ist eine hindernisfreie Einsteighöhe von 22 cm über dem Strassenniveau vorgeschrieben. Diese Kantenhöhe ist an keiner der Bahnhof-Bushaltestellen an den der Tösstallinie erfüllt.

Der IG ist es nicht verständlich, weshalb der ZVV in den Abend- und Nachstunden auf der Tösstallinie Busersatzverkehre auf der Kantonsstrasse führt, bei welcher keine der Bahnhof-Haltestellen behindertengerecht ausgebaut sind. **Die IG beurteilt diese Situation als gesetzeswidrig.**



Bushaltestelle Bahnhof Steg, ohne Buskante



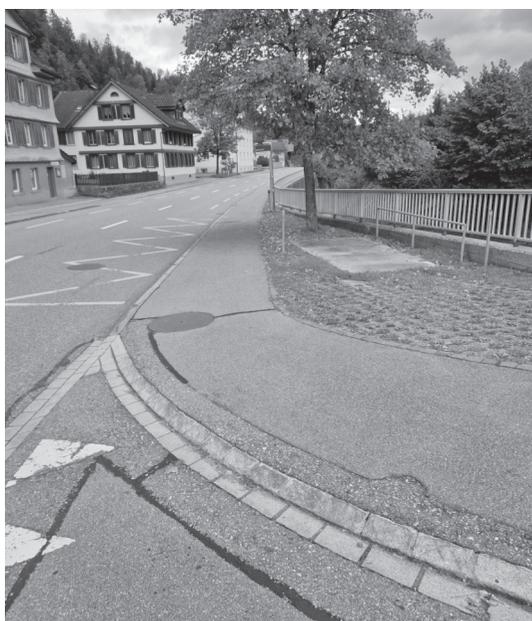
Beispiel Bushaltestelle «Bahnhof» in Gibswil. Keine Bus-Kante vorhanden. Die Fahrgäste treten mit einem grossen Höhenunterschied vom Bus direkt auf die Fahrbahn. Diese Haltestelle dient der VZO-Linie 854 in beiden Richtungen

### Eliminierung eines zweiten Ärgernisses: abendliche 20-Minuten-Umsteigezeiten in Rüti ZH

Tagsüber verkehrt die S 26 in einem Halbstundentakt. In Rüti bestehen, kurze Anschlüsse von/an die S 15 nach/von Zürich HB und nach Rapperswil von jeweils 3 Minuten. Ideal.

Die ab ca. 20.00 Uhr verkehrende VZO-Spät-Linie 854 weist einen anderen Fahrplan als die S 26 auf. Der Bus vermittelt nämlich keine schlanken Anschlüsse mehr an die S 15, weder nach/von Zürich noch nach/von PfäffikonZH/Rapperswil. So dauert die abendliche Heimkehr zB von Bern, Basel, Luzern, Chur-Landquart, Glarus, St. Gallen nach Fischenthal/Steg mit dem Bus 21 resp. 23 Minuten länger als tagsüber. Diese Situation ist unhaltbar.

**Diese Fahrzeitenänderungen widersprechen dem sonst insgesamt hervorragenden ZVV-Konzept, wonach die Erschliessung durch den öV auch in der Fläche ganztags mit einem immer gleichartigen, einprägsamen Taktfahrplan erfolgen soll.**



Bahnhof Fischenthal ohne Buskante

Die IG Tösstallinie erwartet deshalb von der Zürcher Regierungsrätin, dass sie sich auch aus diesem Grund für die Rückverlegung der Spätkurse auf die Schiene einsetzt.

### Vorteile der Bahnlösung

- Bei einer Rückverlegung der Spätkurse auf die Schiene ist sichergestellt, dass sich die Haltepunkte während der ganzen Betriebszeit an den gleichen Orten befinden.
- Die Ortschaft Wald wird durch die Rückverlegung der Buskurse auf die Schiene nur geringfügig benachteiligt, denn die Buslinie 885 Rüti – Wald wird weiterhin bestehen bleiben.
- Für das vorgeschlagene Zusatzangebot der S 26 wird nur ein einziger, zusätzlicher S-Bahntrieb-Zug benötigt, für den Umlauf der Buslinie 854 werden 2 Busse benötigt.
- Tann-Dürnten erhält auch abends einen vollwertigen Anschluss an die S15. Heute muss ein Rufbus von Bubikon (und nicht etwa von Rüti) den öV-Anschluss sicherstellen.

### Keine höheren Betriebskosten

Die Strecke Winterthur – Rüti/ZH wird ferngesteuert. In den Abendstunden wird 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 den Abendstunden genutzt werden.

### Kanton kann teure Bushaltestellen-Ausbauten sparen

Mit einer Rückverlegung der S26-Spätkurse auf die Schiene, können sich der **Kanton und die Gemeinden den kostspieligen, behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen an der Staatsstrasse für die Buslinie 854 sparen.** Diese werden ja nur von insgesamt fünf Kursen pro Tag und Richtung bedient. Eine unwirtschaftlichere Lösung ist der IG Tösstallinie nicht bekannt.

Mit einer Rückverlegung der abendlichen VZO-Bus-Kurse auf die Schiene kann mit einem Monitoring auch untersucht werden, ob durch die Eliminierung der überlangen Umsteigezeit in Rüti in den Abendstunden eine Zunahme der Personenfrequenz aus den ferneren Destinationen einhergeht.

## 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:  
300 Exemplare

### DTP: Opensource- Programme ab ZUGnummer 35

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

# 150

**nummer**

150 JAHRE TÖSSTALBAHN

# DORFFÄSCHT, BAUMA 2025



Mehr dazu  
Seite 11



**Mitglieder-  
versammlung  
Donnerstag  
14. August  
2025  
19:30 Uhr**

**Restaurant Frieden  
Tösstalstrasse 15  
8492 Wila**

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 Rütli

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

