ZUG nummer 8

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 4. Jahrgang, Nummer 8 • Herbst 1998

Fahrplanprojekt 1999 bis 2001

Kursbuchfeld 754

Kurz vor Redaktionsschluss hat die Tösstallinie das Fahrplanprojekt 1999 bis 2001 erhalten, welches zur abschliessenden Stellungnahme an die Gemeinden im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes versandt wurde. Es bringt gegenüber der Beschreibung in der ZUGnummer 7 keine Änderungen mehr. Deshalb haben wir die folgenden Begehren erneut gestellt.

Sonntagmorgenzug Bauma–Winterthur
Der Sonntagmorgenzug Bauma–Winterthur um 6.14 Uhr muss wieder eingeführt werden, damit aus dem Tösstal die 7-Uhr-Züge in Zürich erreicht werden können. Es handelt sich nicht um einen neuen Zug, sondern um ein 1994 abgeschafftes Angebot. Es ist widersprüchlich, einerseits von Montag bis Freitag tagsüber ein ausgezeichnetes Angebot zu offerieren, wenn anderseits am Wochenende ein Teil des Grundangebotes fehlt. Die 7-Uhr-Züge sind für Tagesausflüge ins Wallis, den Jura, das Berner Oberland, ins Tessin und ins Bündnerland unerlässlich. Um 7 Uhr verlassen auch die ersten und teilweise einzigen internationalen Verbindungen Zürich. Übrigens: Ab Wald können die 7-Uhr-Züge in Zürich auch sonntags erreicht werden.

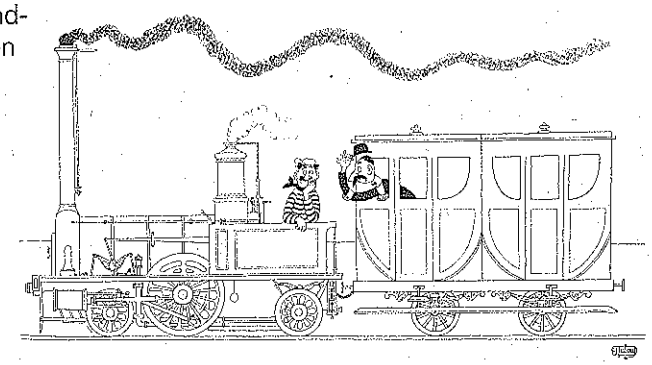
Abendverbindungen
Die Abendverbindungen Rapperswil–Wald–Bauma müssen unbedingt wieder attraktiv werden. Falls nicht wie früher auf der ganzen Strecke Züge verkehren, schlagen wir zusätzliche Züge zwischen Rapperswil und Rüti vor. Diese sollen einen schlanken Anschluss an die Bahnersatzbusse Rüti-Bauma vermitteln:

						werktags
Rapperswil	ab	19.47	20.47	21.47	22.47	23.47
Jona	ab	19.49	20.49	21.49	22.49	23.49
Rüti ZH	an	19.54	20.54	21.54	22.54	23.54

Die Kosten würden lediglich 200 000 bis 300 000 Franken pro Jahr betragen.

Wir sind der Auffassung, dass das verdichtete Angebot während der ganzen Woche gelten soll. Am Wochenende liegt im Tourismusverkehr, am Samstag zusätzlich im Einkaufsverkehr ein erhebliches Potential brach, das nachgewiesenermassen hohe Erträge pro Personenkilometer bringt.

Leerzüge
Wir erwarten, dass im Tösstal keine Leerzüge mehr verkehren. Absehbar ist zum Beispiel, dass am Samstag und am Sonntag der erste Zug Bauma-Winterthur von Rapperswil zugeführt werden muss. Als Frühzug könnte er auch auf diesem Abschnitt geöffnet werden. Ebenso werden die letzten Züge Winterthur-Bauma entweder von Bauma zurück nach Winterthur oder nach Rapperswil geführt und sollten den Fahrgästen zugänglich gemacht werden.



Kursbuch
Wir schlagen vor, dass das Kursbuchfeld 754 weiterhin von Winterthur durchgehend bis Rapperswil führt und nicht nur bis Rüti.

Den Fahrplan der anschliessenden Buslinien werden wir nach Erhalt der Unterlagen prüfen und allenfalls Begehren stellen.

Stephan Frei

Mobilität

Editorial

Jahrzehntelang stellten sich der Steigerung der Mobilität weder technische noch finanzielle Hindernisse entgegen. Seit einiger Zeit zeigen sich jedoch Engpässe: Der *private* Strassenverkehr kämpft mit Staus, Lärmbelästigungen und Widerständen gegen zusätzliche Bauten. Der *öffentliche* Verkehr stösst zunehmend an finanzielle Grenzen. Welche Mobilität wollen und können wir uns leisten? Vor allem aber: Welche Verkehrsmittel, das heisst welche Mischung von privatem und öffentlichem Verkehr befriedigt unsere Bedürfnisse am besten? Für die Region Tösstal sind mit der Ablehnung des Randstundenkonzeptes, dem Ausbau des Fahrplanes im unteren Tösstal und der Annahme der LSVA erste Antworten gegeben. Entscheiden Sie an der Volksabstimmung vom 27. November über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV) und im Alltag über den klugen Einsatz der Verkehrsmittel.

Für die Redaktion
Markus Stieger

Nachtbus im unteren Tösstal

Es taget ja schon...

An einer «Jugendgemeindeversammlung» in Wila wurde im letzten Jahr die Idee eines Nachtbusses im Tösstal aufgebracht. Mit einem solchen Bus wollten die Jugendlichen die Möglichkeit bekommen, wenigstens einmal in der Woche länger in Winterthur in den Ausgang zu gehen.

Die Idee eines Nachtbusses ist inzwischen von einer «Arbeitsgruppe Nachtbus» mit dem Gemeindepräsidenten von Wila, Ueli Wyss, und Mitgliedern des Vorstandes der IG Tösstallinie weiter verfolgt worden. Im Mai und Juni 1998 wurde in einer breit angelegten Umfrage abgeklärt, wie gross das Bedürfnis nach einem Nachtbus ab Winterthur ins Tösstal ist.

Über die Resultate der Umfrage wurde an einer Orientierungsversammlung und in der Tagespresse ausführlich informiert. Aufgrund der Resultate sind wir zur Überzeugung gelangt, dass sich ein Versuchsbetrieb für ein Jahr wagen lässt. Die Gemeinden Turbenthal, Wila und Zell, sowie die Stadt Winterthur (Sennhof) wurden um eine Defizitgarantie angefragt. Inzwischen hat sich auch ein Vorstand provisorisch formiert und es wird an der öffentlichen Gründungsversammlung der Verein Nachtbus Tösstal gegründet. Noch sind nicht alle Ämter besetzt, und der zukünftige Verein ist auf tatkräftige Unterstützung angewiesen. Interessenten melden sich bitte an der Gründungsversammlung oder vorgängig bei Sandro Turcati, Telefon 052 385 18 93.

NACHTSPEKTAKEL

Wenn die Finanzierung durch Mitgliederbeiträge und Defizitgarantien gesichert werden kann, so wird ab Winter 1998/99 ein Nachtbus am Samstag abend ca. 1 Uhr in Winterthur abfahren und die Nachtschwärmer nach Sennhof und in die Gemeinden Zell, Turbenthal und Wila nach Hause bringen.

Werden Sie Mitglied im Verein Nachtbus! Nehmen Sie an der Gründungsversammlung teil und unterstützen Sie damit diese Idee!

Peter Heusi

Einladung

Gründungsversammlung des Vereins Nachtbus Tösstal

Donnerstag, 12. November 1998, 20.15 Uhr
Restaurant Frieden, Wila

RVK: Reaktion

Unsere ZUGnummer wird gelesen. Herr Hächler vom ZVV meldete sich nach der Lektüre der Nummer 7 und setzte sich sofort dafür ein, dass die IG Tösstallinie auch in den RVK (Regionale Verkehrskonferenzen) von Winterthur-Land/Pfäffikon und Zürcher Oberland mitmachen kann. Heute können wir davon ausgehen, dass alle drei RVK, in deren «Hoheitsgebiet» das Tösstal liegt, die IG Tösstallinie zumindest dann begrüssen und zu ihren Sitzungen einladen, wenn Probleme des öffentlichen Verkehrs im Tösstal zu diskutieren sind. Bei den RVK Winterthur-Stadt und Winterthur-Land haben wir sogar den Status eines Gastes erlangt.
Besten Dank dem ZVV und den RVK.

Der ZVV hat das Randstundenkonzept zurückgezogen

Guten Abend!

«Das gute S-Bahn-Angebot am Abend bleibt.» Mit diesem Titel über einer kurzen Medienmitteilung gab der ZVV am 25. Juni 1998 der Öffentlichkeit bekannt, dass das Randstundenkonzept, das in der kurzen Zeit seit seiner offiziellen Bekanntgabe am 16. April 1998 für sehr viel Wirbel und Aufregung gesorgt hatte, beerdigt worden sei. Der Verzicht wird mit zusätzlicher Produktivitätssteigerung der SBB begründet. Damit kann die vom Kantonsrat verlangte Kostenneutralität eingehalten werden. Gleichzeitig kann das Angebot für 1999 wie geplant verbessert werden.

Die Zeit zwischen dem 16. April und dem 25. Juni 1998 wird dem Vorstand der IG Tösstallinie wohl für immer in Erinnerung bleiben. Es galt, rasch und deutlich Stellung zu nehmen zum vorgeschlagenen Randstundenkonzept. Dieses hätte ja bekanntlich im unteren Tösstal den Ersatz der Bahn durch einen Bus bedeutet, und zwar jeweils ab 20 Uhr. Es wurden Koalitionen gebildet mit anderen betroffenen Interessenvertretungen. So besteht seither ein guter Kontakt zur IG Etzwilerlinie, der wohl weiter Bestand haben wird. Auch die Zusammenarbeit mit der «Pro Bahn Schweiz» wurde intensiviert und war sehr wertvoll. Der Vorstand hat deshalb den Beitritt zu dieser Organisation beschlossen. Mit den Gemeindebehörden wurde versucht, eine gemeinsame Gegenargumentation aufzubauen. Sie, liebe Leserinnen und Leser, liebe Mitglieder, wurden aufgefordert, Leserbriefe zu schreiben und Ihren Ärger über den geplanten Abbau kundzutun.

Wir wissen, dass nicht unser Widerstand allein ausschlaggebend dafür war, dass das Randstundenkonzept zurückgezogen wurde. Der Widerstand formierte sich im ganzen Verbundgebiet, in allen betroffenen Regionen, und auch bei vielen Politikerinnen und Politikern. Ob es letztlich dieser geballte Aufschrei war, ob es die von vornherein ziemlich wackelige Basis im Verkehrsrat war, ob die SBB nun tatsächlich weniger Kosten an den ZVV ver-

Bahn statt Bus

Die IG Tösstallinie hat den Verantwortlichen einen Vorschlag unterbreitet, den abendlichen Bus im oberen Tösstal (Rüti bis Bauma) durch einen Bahnbetrieb zu ersetzen. Der Vorschlag sieht vor, die heutigen Shuttle-Fahrten Rüti–Wald abends bis zum Betriebsschluss nach Bauma weiterzuführen. In Bauma bestünde – mit kurzer Wartezeit – Anschluss von und nach Winterthur.

Der Fahrplanvorschlag lautet wie folgt:
Abfahrt in Rüti um jeweils .02 Uhr,
Ankunft in Bauma um jeweils .26 Uhr,
Abfahrt nach Winterthur um jeweils .36 Uhr.

In der umgekehrten Richtung:
Ankunft von Winterthur um jeweils .19 Uhr,
Abfahrt in Bauma um .32 Uhr,
Ankunft in Rüti um .56 Uhr.

Der letzte Zug würde Bauma um 23.32 Uhr verlassen.

Der IG-Vorstand ist der Meinung, dass dieser Vorschlag verschiedene Vorteile hat:

- Die Anschlüsse von der S5 und auf die S5 in Rüti (Richtung Zürich) sind gewährleistet.
- Auch am Abend kann der Komfort des Zuges anstelle des Busses angeboten werden.
- Tann-Dürnten kann auch abends bedient werden.
- Anstelle einer Bus- kann die bestehende Bahn-Komposition – der Shuttle – eingesetzt werden, der tagsüber ohnehin schon seinen Dienst versieht. Der Personalaufwand ist derselbe, da die Stationen – mit Ausnahme von Wald – nicht besetzt werden müssen.
- Die vorhandene Bahn-Infrastruktur kann auch abends genutzt werden.
- Allfällige Verspätungen oder andere Behinderungen des Shuttle fallen nicht ins Gewicht, da er auf der Strecke Rüti bis Bauma allein unterwegs ist.
- Die Benützung des öffentlichen Verkehrs würde am Abend sicher markant verbessert werden. Heute ist der Bus jeweils fast leer!
- Ein weiteres Zeichen für die Bahn wird gesetzt.

Eine erste Reaktion seitens der S-Bahn-Organisation Zürich lässt uns im Moment nicht viel Hoffnung, dass unsere Eingabe ernsthaft geprüft wird. Wir warten die Fahrplanauflage ab und werden dann – je nach Ergebnis – nochmals nachfragen.

Der Vorstand ist von seiner Idee überzeugt. Was halten Sie, liebe Leserin, lieber Leser, von unserem Vorschlag?

Nicole Schwarz Kemmler

rechnen oder ob das Ganze nur ein provokativer Versuchsballon war, um die Verankerung des öffentlichen Verkehrs im Bewusstsein der Bevölkerung zu testen: Wir wissen es nicht. Wir sind froh, dass das Thema fürs erste ausgestanden ist.

Nur – für wie lange ist es vom Tisch? Wenn die Angebote des öffentlichen Verkehrs, gerade in den Randstunden, nicht besser genutzt werden, werden sie erneut zur Diskussion gestellt. Es liegt also zu einem grossen Teil an uns, eine Neuauflage des Randstundenkonzepts zu verhindern. Seien wir uns dieser Verantwortung bewusst!

Nicole Schwarz Kemmler

Inhalt

Seite 1 **Kursbuchfeld 754 Editorial**

Seite 2 **Es taget... Guten Abend!**

Seite 3 **Bahn statt Bus Inhalt**

Seite 4 **Eröffnung am 4. Dezember**

Seite 5 **Echo Scheinbar belanglos**

Seite 6 **Aus dem Takt geraten**

Seite 9 **Gerettet Talon der IG: iischtige bitte!**

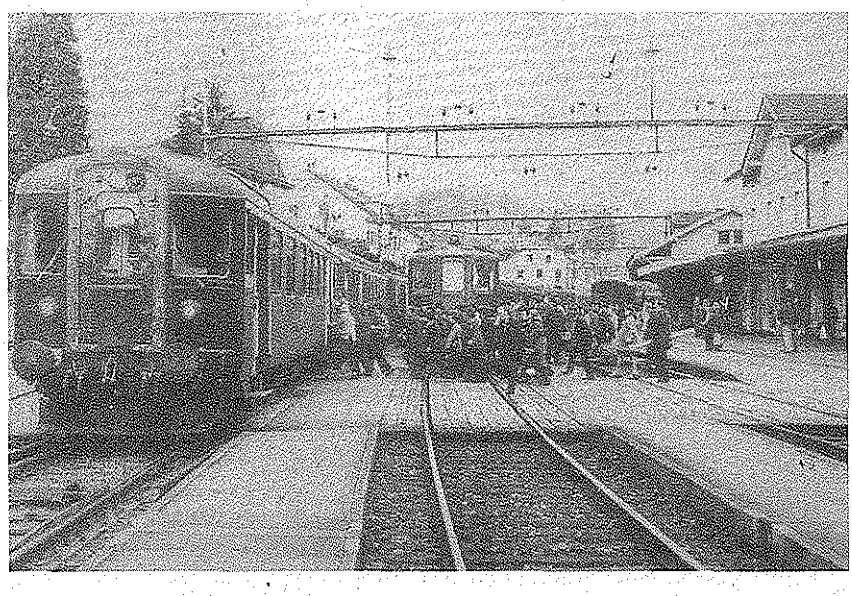
Seite 11 **Echo «Tösstal-Express» Tampfbaan**

Seite 12 **Aufregung im Tösstal**

tösstallinie

Eröffnung am 4. Dezember

Nach langen Jahren intensiver Verhandlungen und Planungsarbeiten fand am 31. August 1994 der Spatenstich für ein gewaltiges Bauwerk statt. In einem beispielhaften Gemeinschaftswerk gingen der Kanton Zürich, die Gemeinden Rüti und Dürnten sowie die SBB daran, den Bahnhof Rüti von Grund auf neu zu bauen. Eine auf ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz abgestimmte Gleisanlage, schienenfreie Zugänge zu den Zügen, kurze und direkte Umsteigewege von den Zügen zu den Bussen und helle, kundenfreundliche Verkaufsräume, Mietwohnungen und Geschäftsräume sollten dereinst das Bild des Bahnhofs Rüti bestimmen.



Bahnhof Rüti 1970

Etwas mehr als vier Jahre später, am 4. Dezember 1998, wird mit der Inbetriebnahme des Gleises 1 die grosszügige Planung in die Tat umgesetzt sein. Die Züge der Linie S 5 werden generell auf Gleis 1 – also am Hausperron – fahren, die Züge der S 26 und der S 43 auf den Gleisen 2 und 3, das heisst am Zwischenperron. Alle Buslinien der VZO haben ihre überdachten Standplätze hintereinander an der Hauskante Seite Bahnhofstrasse. Dadurch sind für die Hauptverkehrsströme die kürzestmöglichen Umsteigewege realisiert. Reisende nach und von Richtung Wald und Tösstal erreichen ihre Züge durch eine der beiden Unterführungen. Durch das grosszügige Perrondach ist es möglich, auch bei unfreundlichem Wetter trockenen Fusses zu den Zügen zu gelangen. Reisenden aus der Region, die gerne mit dem Auto zum Bahnhof fahren, steht die Park-and-Ride-Anlage an der Kirchrainstrasse zur Verfügung. Von dort erreicht man rasch und bequem die öffentlichen Verkehrsmittel auf dem neuen Rad- und Gehweg, der die Gemeinden Dürnten und Rüti über die Jona miteinander verbindet.

Meilensteine beim Umbau

Der vierjährige Totalumbau verlangte sowohl von den Reisenden wie auch von den Anwohnern einiges an Verständnis und Geduld. Die umfangreichen Bauarbeiten mussten wegen der Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs vielfach auch während der Nacht durchgeführt werden und hatten Lärmimmissionen und Störungen zur Folge. Für das uns entgegengebrachte Verständnis bedanken wir uns auch an dieser Stelle ganz herzlich. Das Warten hat sich gelohnt, denn der neue Bahnhof darf sich sehen lassen.

Meilensteine im Bauprogramm :

- Die Verbreiterung des Felseinschnittes Neuguet und der Abbruch und Neubau der Neuguetbrücke.
- Der Bau des unterirdischen Relaisraumes (Sicherungsanlage Zugsverkehr).
- Der Bau des Postumladgebäudes mit der zweistöckigen, gedeckten Fahrradeinstellhalle.
- Die Sanierung der Walderbrücke.
- Die Erstellung der Personenunterführungen Caspar-Honegger-Strasse und Wiesentalstrasse.
- Der Bau des Zwischenperrons.
- Der Neubau der Jonabrücke.
- Die Sprengung der alten Jonabrücke und die Verschiebung der Neukonstruktion.
- Der Bau der neuen Rad- und Gehwegverbindung zwischen Dürnten und Rüti.
- Die Erneuerung der gesamten Gleisanlagen.
- Der Abbruch und Neubau des Bahnhofgebäudes.
- Die Verlegung der Bushaltestellen an die Hauskante.

Verbesserungen

Wenn nun am 4. Dezember 1998 das Gleis 1 in Betrieb genommen wird, ist der letzte grosse Schritt hin zur Bauvollendung getan. Dank der neuen, zweispurigen Jonabrücke lässt sich der Betriebsablauf spürbar verbessern. Die Fahrwege für die Züge wurden entflochten, das Nadelör beim Niveauübergang Kirchrainstrasse aufgehoben. So ist es jetzt möglich, gleichzeitig je einen Zug von oder nach Bubikon und von oder nach Wald ein- oder ausfahren zu lassen. Dadurch entfallen die regelmässigen Signalhalte der S 43, und die Wartezeiten für die Strassenbenützer vor der geschlossenen Barriere verkürzen sich ebenfalls.

Speiserestaurant Gibswiler-Stube

Poulet im Körbli

hausgemachte Bratwurst

jeden Sonntag reichhaltiges Zmorgebuffet

Kinderparadies

Ausgangspunkt für die Panoramaloipe, mit Umkleide- und Duschgelegenheit

8498 Gibswil
Tel: 055 245 22 42
Fax: 055 245 17 93

Die erlaubte Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit für die Züge im Gleis 1 beträgt neu 95 km/h statt 65 km/h, weil keine Weichen in ablenkender Stellung mehr befahren werden müssen. Das wird sich positiv auf die Pünktlichkeit der Züge auswirken.

Für die Passagiere von und nach dem Tösstal wird sich vorerst noch nichts Wesentliches verändern. Das Problem der sehr langen Stationsdistanz zwischen Wald und Rüti ohne Ausweichmöglichkeit hat keinen direkten Zusammenhang mit dem Neubau des Bahnhofs Rüti und bleibt bestehen, ebenso die Tatsache, dass auf der langen Strecke nur ein einziger Blockabschnitt existiert. Um diese Schwierigkeiten zu umgehen, muss das Fahrplankonzept geändert werden. Das passiert mit dem nächsten Fahrplanwechsel Ende Mai 1999. Es ist vorgesehen, die Fahrlage der S 26 so anzupassen, dass in Rüti stündlich ein schlanker Anschluss von und nach Zürich möglich wird. Ausserdem soll die S 26 in Tann wieder anhalten. Zusammen mit der ebenfalls stündlich verkehrenden S 43 soll somit *für die Bevölkerung von Tann und Wald die direkte Anschlussmöglichkeit auf jede S 5 von und nach Zürich bis abends um 20 Uhr* entstehen. Das Buskonzept für die Abendstunden soll aufrechterhalten werden.

Einweihungsfest am 3./4. Juli 1999

Ein Bauwerk von solchen Ausmassen und mit mehrjähriger Bauzeit muss auch entsprechend würdig eingeweiht werden, darüber waren sich die Verantwortlichen von Beginn weg im Klaren. In der Koordinationskommission wurde beschlossen, die Einweihung der neuen Anlage mit einem zweitägigen Dorffest zu feiern. Man einigte man sich auf die warme Jahreszeit und wählte das Wochenende vom 3./4. Juli 1999 aus. Der Festplatz wird sich von der Park-and-Ride-Anlage über die Bahnhofstrasse und Dorfstrasse bis hin zur Walderbrücke erstrecken. Das OK ist bereits mitten in den Vorbereitungsarbeiten und unter Mithilfe interessierter Vereine von Dürnten und Rüti wird ein attraktives Angebot an Aktivitäten und kulinarischem Kunterbunt entstehen.

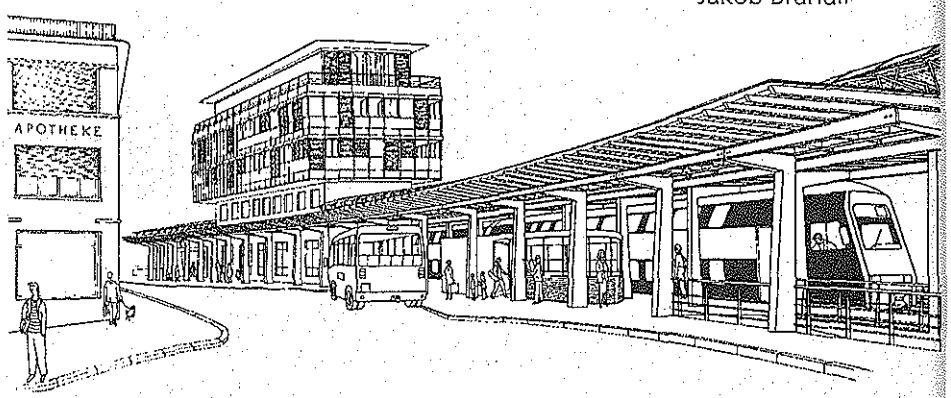
Markieren Sie dieses Datum in Ihrem Kalender und nehmen Sie am grossen Einweihungsfest teil!

Das Personal des Bahnhofs Rüti freut sich mit Ihnen über den gelungenen Neubau und heisst Sie herzlich willkommen.

Markus Schneiter, Bahnhofvorstand

Die Informationszeitung der IG Tösstallinie erfüllt eine wichtige Aufgabe. Sie informiert uns aus der Sicht der Benützer des öffentlichen Verkehrs über die Regionallinie und ihr Einzugsgebiet. Ich hoffe, sie wird auch von den Gemeindebehörden, den Verkehrsplanern im Kanton, beim ZVV und bei den SBB gelesen. Vielleicht wird so die eine oder andere gute Idee aufgenommen und in die Tat umgesetzt!

Jakob Brändli



Mehr Komfort an den Bahnhöfen der Gemeinde Zell

Scheinbar belanglos

Die Präsidentin der IG Tösstallinie hat den Gemeindebehörden von Zell Vorstösse für mehr Komfort an den Bahnhöfen von Rämismühle und Kollbrunn eingereicht.

- Der Wartsaal des Bahnhofs *Rämismühle/Zell* ist seit längerem geschlossen. Mit den SBB ist eine Wiedereröffnung zu prüfen.
- Der Veloparkplatz hinter dem Bahnhof *Kollbrunn* ist so wenig attraktiv ausgestaltet, dass er kaum benützt wird. Die Beleuchtung und der Zugang zum Velosträder (Bodenbelag) müssen verbessert werden. Ausserdem sollen die SBB aufgefordert werden, diesen Velosträder öfters zu inspizieren, damit weniger Velos demoliert oder gar gestohlen werden.

Begründung: Ein geöffneter Warteraum und die Möglichkeit, das Velo einigermassen sicher am Bahnhof abstellen zu können, erhöhen den Anreiz zum Bahnfahren.

Wenn die – scheinbar belanglosen – Rahmenbedingungen stimmen, können noch mehr Leute zum Umsteigen motiviert werden. Dies besonders mit dem verbesserten Fahrplankonzept 1999.

Die Reaktion auf die Anfrage *Rämismühle* steht zur Zeit noch aus. Vor dem Veloparkplatz in *Kollbrunn* wurde ein dünner Betonbelag angebracht. «Besser als gar nichts», meint die IG Tösstallinie dazu. Im Moment stehen jedenfalls keine alten, defekten Velos herum. Was bezüglich der Beleuchtung geplant ist, wissen wir noch nicht.

Die IG Tösstallinie bleibt dran!

Nicole Schwarz Kemmler

Ein Bravo für die neugestaltete Zeitung. So macht das Lesen Spass.

Elsi Gasenzer

Die Informationszeitung der IG Tösstallinie im neuen Kleid – ein gelungener Auftritt. Gefallen finde ich besonders am neuen handlichen Format, wie auch an der Textgestaltung, die es erlaubt, ein Thema ohne umzublättern zu lesen. Der Buchauszug mit Bezug auf den Bau der Tösstalbahn rundet den positiven Eindruck ab.

H. Meyer

Aus dem Takt geraten

Die Schweiz verfügt heute immer noch über ein in aller Welt als beispielhaft geltendes Netz von öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Transportkette vom Anfangs- bis zum Zielort funktioniert in der Regel sehr gut. Anfang der 90er-Jahre begann der Bundesrat – in Anlehnung an die EU – die sogenannte Bahnreform zu forcieren: Die Bahnen sollten «mehr unternehmerische Freiheiten erhalten und dem Wettbewerb ausgesetzt werden». Die Unternehmensziele sollten in «Leistungsvereinbarungen von Bund und Unternehmungen» für jeweils vier Jahre festgelegt werden. Falls die Transportunternehmungen die vereinbarten Ziele innerhalb des gesteckten Zahlungsrahmens nicht erreichen, würde die Defizitdeckung nicht mehr automatisch erfolgen.

Abbau vorprogrammiert
Bereits aus diesem Mechanismus ist ersichtlich, dass der öffentliche Verkehr nicht mehr gesichert sein wird: Er wird vor allem von der momentanen finanziellen Situation der öffentlichen Finanzhaushalte (Bund Kanton, Gemeinden) abhängen. Der Druck auf eine «wirtschaftliche» Betriebsweise steigt.

Was bedeutet «Wirtschaftlichkeit»?
Die Absichten des Zürcher Verkehrsverbundes mit dem – glücklicherweise abgeblasenen – Randstundenkonzept im Kanton Zürich haben die Richtung gezeigt, wohin der öffentliche Verkehr steuern könnte, wenn von den Kunden und vom Volk nicht korrigierend eingegriffen wird: Der Taktfahrplan – die beste Erfindung seit dem Bestehen des öffentlichen Verkehrs – wird bewusst und verantwortungslos in Frage gestellt, nur um einige wenige Franken hereinzuholen.

Für den öffentlichen Verkehr ist bei der nun eingeleiteten Bahnreform von eminenter Wichtigkeit, dass die Rahmenbedingungen, das heisst die dauerhafte und verlässliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, sichergestellt werden. Der kundenfreundliche Fahrplan, die einheitlichen Tarife, das einheitliche Billettsystem, eine angemessene Zugsbegleitung und Stationsbedienung, das Rollmaterial, der Unterhalt der Fahrbahn der Eisenbahn, müssen stimmen. Mit anderen Worten: Es müssen genügende rechtliche Grundlagen vorhanden sein, um die finanziellen Mittel langfristig sicherzustellen.

Wettbewerb tut gut
Welche Gesellschaft die Bahnlinien betreibt, kann dem Kunden im Prinzip gleichgültig sein. Ob nun an den Fahrzeugen die Initialen «SBB», «MThB» oder diejenigen einer anderen privaten Bahngesellschaft prangen, ist nicht entscheidend.

Allerdings darf die Motivation der SBB – und vor allem des SBB-Personals, das an der Front im Grossen und Ganzen sehr gute und qualifizierte Arbeit

MÖBEL WERK STATT AN DER TÖSS

Wir machen Möbel. Das Original.

- Einzelstücke nach Ihren Massen und Wünschen
- Tische, Anrichten, Schränke etc.
- Naturholzbetten
- Küchen

HÜSLER NEST®
Das Schweizer Naturbett

Werkstatt und Ausstellungsraum
alte Weberei • Tösstalstrasse • 8496 Steg • Telefon/Fax 055 2451516

leistet – nicht beliebig untergraben werden. Bei kleineren Bahngesellschaften erscheinen zudem gewisse Kosten nicht in der Rechnung, weil diese von den SBB grossmütig getragen werden – oder bis heute getragen wurden. So können die Betriebs- und Unterhaltskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen nicht immer sauber auseinandergehalten und den einzelnen Bahngesellschaften anteilsmässig verrechnet werden. Dem «grossen Bruder SBB» bleiben in diesen Fällen happige Restkosten hängen, die auf niemanden überwälzt werden können.

MThB auf der Seelinie: Ein Paradebeispiel

Das bekannteste Beispiel der Privatisierung einer SBB-Linie ist die Seelinie Schaffhausen–Kreuzlingen–Romanshorn (–Rorschach). Anstelle der SBB betreibt nun die Mittel-Thurgau-Bahn diese Linie. Die SBB sind nicht unschuldig daran, dass es so weit kam: Sie vernachlässigten diese Linie jahrzehntelang sträflich. Das Rollmaterial entsprach nicht einem modernen Bahnbetrieb, und auch der Fahrplan liess sehr zu wünschen übrig. Es mussten halbstündige Wartezeiten in Kauf genommen werden.

Die MThB hat den Fahrplan stark verdichtet. Heute wird grösstenteils im Halbstundentakt anstatt im früheren Stundentakt gefahren. Neue niederflurige und sehr bequeme Fahrzeuge laden die Bahnkunden zum Bahnfahren geradezu ein, und mit zusätzlichen Haltestellen an neu entstandenen wichtigen Siedlungsschwerpunkten geht die Bahn zu den Kunden hin – nicht umgekehrt.

P.S.
Die SBB und der ZVV wehren sich seit Jahren erfolgreich gegen neue Haltestellen – so unter anderem auch an der Tösstallinie. Das Resultat: Keine neuen Kunden und Verlust von bestehenden Kunden.

Es ist unbestritten, dass auf der Seelinie ohne Übergabe des Betriebes an die MThB kundenorientierte Verbesserungen in diesem Umfang nicht möglich gewesen wären. Hier hat der Wettbewerb die dringend nötigen Impulse gegeben und war auch heilsam. Die SBB wurden jäh aus dem Schlaf geweckt: Als die MThB die erfolgversprechende Offerte eingereicht hatte, interessierten sich die SBB plötzlich wieder für diese Linie und reichten umgehend ein ähnlich lautendes Angebot ein. Nur: Dieser Schachzug war zu durchsichtig und auch zu spät.

Zweites Beispiel: Seetalbahn

Die Seetalbahn zwischen Luzern und Lenzburg respektive Aarau, war lange Jahre gefährdet, weil die Linie – die als Strassenbahn gebaut wurde und deshalb viele Niveauübergänge aufweist – mit viel Geld auf ein eigenes Trassee hätte verlegt werden sollen. Vor ungefähr 15 Jahren schlugen anerkannte Bahnfachleute die Umstellung der Seetalbahn vom Vollbahnbetrieb auf normalspurigen Trambetrieb mit Leichttriebfahrzeugen vor. Damit hätten gewisse Umfahrungen und Trasseeverschiebungen eingespart werden können. Die tramähnlichen Fahrzeuge hätten rascher beschleunigt und gebremst werden können. Ein wirtschaftlicherer Betrieb wäre möglich gewesen.

Die SBB weigerten sich jahrelang, den rationelleren Trambetrieb auf SBB-Gleisen zu prüfen, angeblich, weil die Normen einen sehr hohen und teuren Sicherheitsstandard erfordern. Wegen dieser unglaublichen Sturheit wäre die Seetalbahn beinahe gestorben.

Erst unter dem Eindruck von erfolgreichen Beispielen im Ausland (Karlsruher Tram etc.) und dem gewachsenen Druck der öffentlichen Hand nach rationellerem Bahnbetrieb sind die SBB nun endlich bereit, den Trambetrieb auf der Seetalbahn ernsthaft zu prüfen.

Diese Betriebsweise wäre unter der Ägide einer Privatbahn möglicherweise früher geprüft worden.

Chancen nutzen – Gefahren abwenden

Die Bahnreform bietet – sofern sie sinnvoll umgesetzt wird – durchaus erhebliche Chancen. Mehr Wettbewerb kann die Phantasie an-

Fortsetzung nächste Seite

Die Leichttriebwagen sind im Kommen: «Tram-Train» aus Saarbrücken auf der Seetallinie, September 1998. Foto: Walter Schwager, Aargauer Zeitung

Fortsetzung von Seite 7

regen und die vielfach starren und unverständlichen Abläufe eines Staatsbetriebes etwas aufweichen. Die jahrelange Weigerung, auf Regionallinien längst fällige und in der Praxis erprobte Neuerungen einzuführen, hat dem Image der SBB, vor allem aber der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und damit den Kunden geschadet.
Fazit:
Wenn einzelne SBB-Linien an private Bahnunternehmungen abgegeben werden, fällt dem Grossbetrieb SBB kein Stein aus der Krone, die Regionen könnten aber davon profitieren, wenn die Bedienung besser wird.

Was bedeutet das für die Tösstallinie?
Verschiedentlich wurde diskutiert, ob auch die Tösstallinie einer privaten Bahngesellschaft, so zum Beispiel der Südost-Bahn (SOB) oder der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) übergeben werden könnte, damit die seit Jahren geforderten Fahrplanverbesserungen und neuen Haltestellen endlich realisiert werden können. Es sollte ein neuer Anlauf genommen werden, diese Frage unter den Aspekten «Bahnreform» und «freier Zugang zum Netz» nochmals ernsthaft zu prüfen. Nur: Da müsste auch der ZVV mitmachen, und dieser sperrt sich seit Jahren am meisten dagegen. Bei der Tösstallinie, so scheint mir, ist der eigentliche Prellbock nicht bei den SBB, sondern beim wirklichkeitsfremden und phantasielosen Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und bei der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion zu suchen.

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sichern
Wettbewerb, kundenorientiertes Angebot und Ideenreichtum allein genügen allerdings nicht. Das entscheidendste Element des öffentlichen Verkehrs ist selbstverständlich die langfristige Sicherung der Finanzierung. Der Unterhalt und gezielte Ausbau der Infrastruktur des Regionalverkehrs, aber auch der Betrieb desselben haben ihren Preis. Im Kanton Zürich stehen wir noch einigermassen gut da, weil wir einerseits eine verfassungsmässige und andererseits eine gesetzliche Verpflichtung zur Förderung des öffentlichen Regionalverkehrs haben. Allerdings zeigen die Versuche der ZVV-Verantwortlichen, mit dem Randstundenkonzept den Taktfahrplan zu zerstören, dass noch so gute Gesetze keine Garantie für das Gedeihen des öffentlichen Verkehrs bieten. Besonders stossend erscheint in diesem Zusammenhang, dass die Vorschläge, welche die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs gefährden, von einer Organisation – nämlich dem ZVV selber – stammen, die durch die Billetteinnahmen von uns Kunden bezahlt wird und die eigentlich alles unternehmen müsste, um den öffentlichen Verkehr zu fördern.

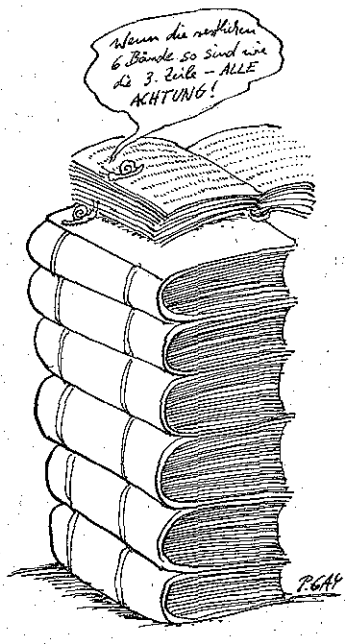
FinöV-Abstimmung vom 27. November
Es gilt also, auf der Hut zu sein und sich für die Erhaltung der Qualität des öffentlichen Verkehrs dauernd einzusetzen. Die nächste Gelegenheit bietet sich an der eidgenössischen Volksabstimmung vom 27. November, wo wir alle Gelegenheit bekommen, über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV) zu entscheiden.

Paul Stopper
Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner, Uster

Vorschau

Mitgliederversammlung 1999

Die nächste Mitgliederversammlung findet am **Dienstag, 23. März 1999** voraussichtlich in Gibswil, Beginn 18.45 Uhr. Der zweite Teil der Versammlung steht im Zeichen eines kontradiktorisches Gesprächs zwischen Peter Oser und Paul Stopper. Thema: «Die Zukunft der Tösstallinie». Die detaillierten Angaben werden rechtzeitig mit der Einladung verschickt.



Privatkunden gehören in eine Privatbank

Hottinger & Cie Banquiers
Dreikönigsstrasse 55, 8027 Zürich
Tel: 01 / 284 12 00
Fax: 01 / 284 12 99
Web: http://www.hottinger.com
Email: bank@hottinger.com
Siège principal / Hauptsitz / head office

Hottinger & Cie Banquiers
3, Place des Bergues
1211 Genève 1
Tél: 022 / 908 12 00
Fax: 022 / 908 12 99
Succursale / Filiale / branch

Erfolg für das Skigebiet Oberholz–Farner in Wald

Gerettet

Das älteste Skigebiet im Zürcher Oberland stand vor dem Ende. Doch die neu gegründete IG Skilift-Oberholz–Farner hat das benötigte Betriebskapital zusammentragen können. Eine breit abgestützte Trägerschaft macht es möglich, dass sich auch in Zukunft auf dem Walder Hausberg Skifahrer, Snowboarder und Schlittler tummeln.

Die Kommission für öffentlichen Verkehr der Gemeinde Wald ermöglicht es auch weiterhin, dass dieses Skigebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist. Vorgesehen ist, dass ab dem Bahnhof Wald ein Rundkurs über Hüebli, Oberholz, Hittenberg und zurück nach Wald geführt wird.

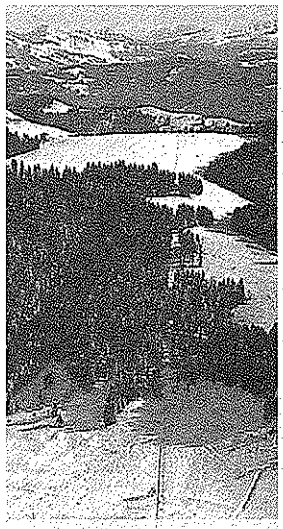
Wenn der Skilift in Betrieb ist, wird dieser Kurs während den Weihnachtsferien und den Sportwochen täglich geführt, in der übrigen Zeit jeweils Mittwoch, Samstag und Sonntag.

Hinfahrt: Bahnhof Wald ab 13.30 Uhr
Rückfahrt: Oberholz ab 16.25 Uhr

Der Skilift Oberholz–Farner weist eine Länge von 1200 m auf und überwindet eine Höhendifferenz von 300 m. Auf der Farneralp geniesst man eine tolle Rundsicht vom Bachtel über Tösstal, Scheidegg, Goldingertal bis zum Zürichsee. Die Abfahrten zurück zum Oberholz sind abwechslungsreich und bieten jedem Fahrer und jeder Fahrerin etwas.

Der Trainerlift mit einer Länge von 250 m ist der ideale Einstieg für Anfänger und ein toller Familienlift. Das ganze Gebiet ist übersichtlich und für Familien besonders geeignet. Der fahrplanmässige Bus bringt auch Nichtskifahrer ins Oberholz, dem Ausgangspunkt vieler schöner Spaziergänge und Wanderungen.

Über die Betriebszeiten und die Schneeverhältnisse gibt das
Telefon 055 246 15 72 Auskunft.



Für den Betrieb der Skiliftanlagen ist die IG weiterhin auf Zuschüsse angewiesen. Neue Mitglieder sind herzlich willkommen. Auskunft: Kurt Akermann, IG Skilift-Oberholz–Farner, Postfach 142, 8636 Wald

Sie möchten sich beruflich verändern? Geniessen Sie Ihre Fahrt mit ZUGnummer 8 und überlassen Sie den «Bewerbungsstress» einfach uns!

Personal in guten Händen Roffler

Wir suchen:
- **Maschinentechniker TS** ev. **HTL** und
- **Elektroingenieure HTL** für verschiedene innovative Unternehmen.
- **Technischen Verkaufsberater** mit elektrotechnischer Grundausbildung.
- **Kfm. Sachbearbeiterin** D, F, ev. E.
- **English professional** mit Flair für Kommunikation und Texten in D und E.
- **PC-Verkäufer**, auch Teilzeit.

Mehr über diese und weitere interessante Stellen erfahren Sie auch im Internet unter
http://www.roffler.ch
oder am Telefon von Frau Katharina Roffler.

Katharina und Werner Roffler
Personalberatung
Neubüelstrasse 10
8340 Hinwil
Telefon 01 9380404

iischt IG e bitte!
tösstallinie

Wir brauchen den Tösstaler – der Tösstaler braucht uns.

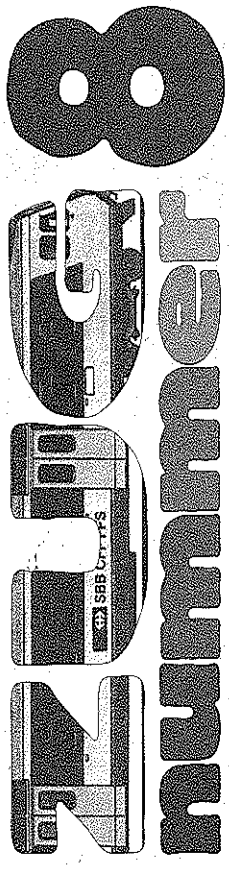
Ich unterstütze diese Idee und steige ein

- als Einzelmitglied für jährlich 25 Franken
- als Familienmitglied für jährlich 30 Franken
- als Gönnermitglied mit jährlich mehr als 30 Franken

Name, Vorname
Strasse
Postleitzahl, Ort
Datum, Ort Unterschrift

IG Tösstallinie
Bolsternbuckstrasse 36
8483 Kollbrunn
PC 84-51368-8

IG tösstallinie



Impressum

Herausgeberin:
IG Tösstallinie Bolsternbuckstrasse 36
8483 Kollbrunn
PC 84–51368–8
Redaktion, Inserate:
Markus Stieger Abernstrasse 47
8632 Tann
Tel 055 240 84 44
Fax 055 260 17 57
Abonnemente, Mitgliedschaften:
Stephan Frei Falkenstrasse 18
8400 Winterthur
Schlussredaktion, Gestaltung, Layout:
Fortunat Klauser
Créatel
8620 Wetzikon
Friedrich Joss
8636 Wald
Druck:
Druckerei Sieber
8340 Hinwil
Auflage:
2000 Exemplare
Redaktionsschluss ZUGnummer 9:
31. März 1999

DER ZO VERBINDET

Arbeit ist das halbe Leben – Vergnügen die andere Hälfte. Für das eine wie das andere ist der «Zürcher Oberländer» genau richtig. Denn zu wissen, was wie wo läuft, ist wertvolle Information. Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur und Unterhaltung in Ihrer Region und in der ganzen Welt sind Themen des «Zürcher Oberländers». So einen Schleck haben Sie verdient. Geniessen Sie den ZO täglich im Abo (Tel. 01 933 32 05).

ZO
Der Zürcher Oberländer

Wir sind uns einig

TAXI WILA

Die Nummer 1 im Tösstal
077 46 87 87
Rolf Hess
24-Stundenbetrieb

TAXI WILA

«Tösstal-Express»

Der «Verein für ein Ortsmuseum in Turbenthal» widmete dieses Jahr Kinder- und Jugendbuchautorin Olga Meyer. In einigen ihrer Bücher steht das Tösstal, samt Eisenbahn, im Mittelpunkt. Am Sonntag, 9. August 1998 war eine Vertretung der IG Tösstallinie an der Jubiläumsveranstaltung «Olga Meyer im Tösstal» in Turbenthal zu Gast.

Unser Verein vertritt die BenützerInnen der Bahnlinie Tösstal. So machten wir denn aufmerksam auf unsere Statuten und zeigten anhand von Beispielen auf, in welcher Zeit und mit welchen Kosten die Bahnreisenden vom Tösstal aus ein nahes oder fernes Ziel erreichen können. Diese Informationen waren in vergrössertem Druck an Stellwänden zu lesen, sowie als A4-Blatt zu behändigen. Als weitere Informationsmöglichkeit lag unsere Zeitung auf, auch sie durfte mitgenommen werden. In persönlichen Gesprächen erklärte ich unsere Arbeit und unsere Anliegen. Zum Beispiel kämpfen wir für gute Fahrpläne, für den Anschluss an die Fahrplanspinne in Winterthur und in Rüti, und ganz allgemein für mehr Reisekomfort im Tösstal. Dabei könnten uns die TösstalerInnen unterstützen, indem sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln reisen. Denn nur dann sind unsere Bemühungen um Verbesserungen und Neuerungen sinnvoll.

Die mitgebrachten Videokasetten waren äusserst beliebte Beiträge: «Tösstal-Express», 1951 aufgenommen von W. und M. Oertli, Jona, und «Jona-Express», 1995 gedreht von Hans Rudolf Wiget und Walter Brändli, Wald.

Wenn ich den Versuch machte, Mitglieder zu gewinnen, konnte ich vernehmen: «Schon dabei!»

Es war ein gelungener Nachmittag. Wir danken dem Ortsmuseum für die Gastfreundschaft und dem Team für die tatkräftige Unterstützung.

Rosmarie Buri

Informativ und gut aufgemacht.

B. Reichlin

Die Zeitung ist viel einladender zum Lesen, da handlicher und weicher in der Papierqualität! Der Titel dürfte stärker konturiert sein. Sie gefällt mir sehr!

U. Betschart, Wald

Tampfbaan

Mit Tampf ischt s'Bäändli gfaare
i miiner Jugedzit.
En gmüetlige Tösstaaler
wos äbe nümme git.

Doch näi nüd ganz verschwunde
ischt die Romantik hütt,
wills nämli z'Uschter unne
no en Tampfbaanverein git.

Di alti Lokremise
dienet als Werchschtatt no
und de Cholli und s'Glettise
werded gwartet doo.

An Summerwuchenände
tampfts über Bäretschwiil,
mit Cholle no im Tänder
zwüschet Baume und Hiwiil.

Hermann Schaufelberger, im Juni 1997

Vor mir liegt die Informationszeitung der IG Tösstallinie in ihrem neuen Erscheinungsbild. Der neue Titel «ZUGnummer» verspricht nicht zuviel, im handlichen A4-Format wird uns eine ansprechend gestaltete und informative Zeitschrift präsentiert. Die gut redigierten Texte berichten von den spezifischen Problemen der Tösstallinie in einer leicht verständlichen Sprache. In dieser Form wird die Zeitschrift sicher interessierte Leser finden und ihren Zweck erfüllen.

W. Ulmer

Aufregung im Tösstal!

Am dritten Mai sollte die Bahn eingeweiht werden!
Die erste Bahn, die durchs Tösstal fuhr!

Wer geriet da nicht in Aufregung!
Man hatte im Tal Triumphbogen gespannt. An den einen hingen Kellen, an den andern Chlüpperli und Kratten. An einem stand mit grossen Buchstaben geschrieben:

«Gäll ä, Rägel,
i has gseit,
es werdet do dure
no Schine gleit!»

Alles lachte. Jeder war gespannt, was nun kommen werde. Die Bahnhöfe prangten im schönsten Blumenschmuck und waren von sonntäglich gerüsteten Menschen belagert, die in höchster Spannung auf den ersten Zug warteten.
Auch Sabinli war dabei.

Und dann kam er!

Niemand, der da stand und jubelte, wird seinen Anblick je wieder vergessen können.

Der «Schang» sah aus wie ein Osterstier! Bekränzt! Nicht zum Sagen schön!

Und diesmal zog er etwa keine Güter! Drei nigelnagelneue Personenwagen schwanzten hinter ihm her!

Nun sollte einer noch sagen, es sei nichts mit ihm los!

Gab das ein Gelächter und Geplauder beim Platznnehmen in diesen neumodigen Stuben! Man wagte sich fast nicht zu setzen, es war auch gar schön!

Dass Sabinli und seine Freundin in die obere Abteilung des Zweistockwagens kletterten, war nicht anders zu erwarten.

«Man sieht mehr!» behauptete Babeli, rückte aber doch ein wenig vom Fenster weg.

Niemand in den Dörfern, entlang der Bahnlinie, arbeitete. Sogar die Fabriken hatten den Betrieb eingestellt.
Heute wollte man festen.

«Der Schang sah aus wie ein Osterstier! Bekränzt! Nicht zum Sagen schön!»

Dazu kostete das Bahnfahren an diesem einen Tag nicht einen einzigen Rappen!

Jeder konnte einsteigen. Man wurde sogar aufgefordert dazu.

Darum wohl kam sogar der Hanschueret aus der Tablet im letzten Augenblick auch noch angetrabt.
«Ihr werdet denk wohl Zeit haben zu warten!» knurrte er den vornehmen Bahnhofvorstand an und grochste ausgerechnet die gewundene Treppe zu Babelis und Sabinlis luftigem Sitz hinauf.

Alle Leute im Wagen lachten.

«Ei, ei, Hanschueret, wollt Ihr es auch wagen?»
«Warum nicht», gab er zurück, «vielleicht bin ich sogar schneller am Ort!»

So ganz traute er zwar der Sache nicht und mit ihm noch viele andere, die da staunend und plaudernd in den blitzblanken Wagen sassen.

Man konnte es ja versuchen. Hoffentlich ging alles gut vorbei.

Da – hoppla –
«Hab ich es nicht gesagt!»

(Fortsetzung folgt).

aus:
Olga Meyer, «Sabinli»,
Seite 231 ff

Illustration aus: «Dubout... en train»