

# ZUG 17 nummer

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 10. Jahrgang, Nummer 17 • 2004

Mit dem Winti-Tram vom Technorama zur Dampfbahn nach Bauma

## Tösstallinie als Teil einer Winterthurer Stadtbahn?



Von 1898 bis 1951 gab es in Winterthur ein Tram. Würde ein modernes Tram den Verkehr in Winti vereinfachen, und – wenn es direkt weiter ins Tösstal fahren könnte – mehr Lust machen zum Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr (öV)?

Der Verkehrsplaner und diplomierte Bauingenieur ETHZ Paul Stopper interessierte sich für das Konzept der "Karlsruher Stadtbahn" und organisierte eine Studienreise dorthin. Für die IG Tösstallinie verfasste er einen Bericht.

### Die "Karlsruher Stadtbahn" fährt auch aufs Land



Durch die Karlstrasse zum Bahnhof und weiter über DB-Gleise in eine andere Stadt – das "Karlsruher Modell" hat einst unmöglich Erscheinendes alltäglich gemacht.

Foto: Karlsruher Verkehrsverbund GmbH ©

Sparen statt Reformieren

## Editorial

### Ersparen wir uns die Zukunft?

Hannes Gehring

Grosse Teile der Schweizer Industrie und der Banken haben die Globalisierung verschlafen. Den Preis zahlen müssen nun die SchweizerInnen der unteren Lohnklassen: konservative Kreise setzen massive Steuersenkungen durch, welche die Industrie entlasten, dem Staat aber das Geld entziehen. Dieses würde er brauchen um mit Fördermassnahmen Schweizer Industrie und -ArbeitnehmerInnen wieder besser in den Weltmarkt zu integrieren und so die verlorenen Arbeitsplätze zurück zu gewinnen.

Wenn man zum Sparen dem Staat das Geld wegnimmt, dann ist das etwa so, wie wenn man in einem Unternehmen zum Sparen Büroangestellte und Geschäftsleitung entlassen würde, und einzig die Produktionsabteilung bestehen liesse. Raubbau statt Umbau!

Fortsetzung Seite 2

Das technische Geheimnis der Karlsruher Stadtbahn (D) liegt im integrierten Zwei-Strom-Antriebssystem, welches gespiesen werden kann durch den Gleichstrom der Stadtbahn und ausserhalb der Stadt durch den Wechselstrom der Deutschen Bundesbahn. Äusserlich sieht die Stadtbahn wie eine ganz normale, normalspurige Strassenbahn aus: Schlank, mit grossen Fensterfronten und bequemer Polsterbestuhlung. Wie schnell und bequem und vor allem ohne jeden Umstieg man heute in Karlsruhe und Umgebung zu jedem anderen Punkt kommen kann, davon konnte sich die Studiengruppe des Verkehrsclubs Liechtenstein (VCL) am Freitag/Samstag, 2./3. April 2004 vor Ort überzeugen.

### **Das attraktivere Verkehrsmittel gewinnt!**

Die VCL-Studiengruppe wurde vom Erfinder des Karlsruher Trams, Dr. Dieter Ludwig, höchst persönlich empfangen. Er berichtete über die Erfolgsgeschichte "seiner" Stadtbahn. Durch die totale Ausrichtung auf die Kundenbedürfnisse, durch das Anbieten einer schnellen, bequemen, flexiblen, dicht vertakteten und umsteigefreien öffentlichen Beförderungsmöglichkeit hat das Autofahren massiv an Attraktivität verloren. Den privaten Verkehr wollte Ludwig bei seiner Stadtbahnplanung nie zum Feindbild erklären, um die Autolobby nicht gegen sich aufzubringen: Autos und öV sollten sich aus Sicht der Mobilitätsnutzer einen Attraktivitätswettbewerb liefern. Das attraktivere Transportmittel sollte beim Kunden gewinnen – mit grossem Erfolg für den öV, wie sich inzwischen zeigte.

Das Ganze bedeutete für Dieter Ludwig jedoch jahrelange harte Überzeugungsarbeit – nicht bei den Kunden, sondern bei den Verantwortlichen aus Politik, Verkehrsverbänden und Deutscher Bahn. Es gab zu viele heterogene Entscheidungsträger, die für jede vorgeschlagene Lösung ein passendes nächstes Problem suchten, berichtete Ludwig. (Anmerkung des Verfassers: das kannten die Teilnehmer ja aus eigener Erfahrung zur Genüge aus der Schweiz!).

### **In zwölf Jahren acht Mal mehr Fahrgäste!**

Letztlich siegte der harte Einzelkämpfer Dieter Ludwig: Heute verfügt Karlsruhe und Umgebung über ein gemeinsames öV-System. Ein dichtes Haltestellennetz mit vielen neuen Haltestellen in der Nähe der Siedlungen und attraktive, schnelle Züge bringen der Stadtbahn jedes Jahr neue und vor allem zufriedene Kunden. Neben Zügen die an allen Haltestellen halten, verkehren in kurzen Taktfolgen auch Eilzüge. Allein auf der Ursprungstrecke Karlsruhe-Bretten stieg in der Folge die Fahrgastzahl von 2'000 Personen pro Tag im Jahr 1992 auf heute 16'000 pro Tag. Das Karlsruher Stadtbahnnetz ist inzwischen auf 500 Kilometer angewachsen und erschliesst heute selbst so weit entfernte Orte wie Heilbronn oder Freudenstadt.

### **Volksinitiative "Mehr Zug für Winterthur" bringt Stadtbahn-Idee**

Im Februar 2002 reichten die "Grünen" der Stadt Winterthur die Volksinitiative "Mehr Zug für Winterthur" ein. Diese fordert einen Rahmenkredit für den Bau folgender neuer S-Bahn-Haltestellen: Hegi, **Oberseen**, Veltheim/Wülflingen-Nord, Töss-Försterhaus, Schlosstal-Nägelsee und Wülflingen-Niderfeld (die S-Bahn-Haltestelle Oberseen an der Tössstallinie ist seit über zwei Jahrzehnten im Kantonalen Verkehrsplan als "geplant" eingetragen, verwirklicht ist sie bis heute nicht). Im Laufe der Behandlung der Initiative durch die Winterthurer Stadtverwaltung ist die Idee aufgekommen, als Alternative zu den neuen S-Bahn-Haltestellen die Möglichkeiten für eine Stadtbahn im Raum Winterthur zu prüfen.

### **Tösstallinie als Teil einer Stadtbahn Winterthur?**

Die Winterthurer Verwaltung beauftragte die TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH TTK damit, ein Kurzgutachten über die Möglichkeiten für eine Stadtbahn im Raum Winterthur auszuarbeiten. Im Gutachten ging es darum, die Faktoren aufzuzeigen, die für oder gegen eine Stadtbahn sprechen sowie grobe Potenzialabschätzungen in Stadt und Region und eine Abschätzung der Betriebs- und Investitionskosten vorzunehmen. In den Schlussfolgerungen wird festgehalten, dass Winterthur mit 90'000 Einwohnern zwar an der unteren Grenze für die Wiedereinführung des Trams liegt, dass allerdings eine sehr günstige Siedlungsstruktur mit der Konzentration der Bevölkerung in den Tälern auf zwei Hauptachsen liegt. Das entwickelte Konzept schlägt neben eigentlichen Trambahnstrecken auf den Hauptstrassen in Winterthur den Einbezug aller SBB-Nebenlinien rund um Winterthur vor, d.h. in der Stadt soll das neue, normalspurige Tram auf den Strassen verkehren und ab dem Stadtrand wechseln die Fahrzeuge (für den Fahrgast nicht spürbar) auf die SBB-Gleise um entweder direkt nach Bauma, nach Seuzach – Stein am Rhein, nach Andelfingen – Schaffhausen oder nach Embrach – Bülach zu gelangen.

### **Neue Siedlungsgebiete bedingen neue S-Bahn-Haltestellen**

Wie in Karlsruhe festgestellt, muss auch bei der Zürcher S-Bahn beachtet werden, dass sich die Siedlungsentwicklung nicht zwingend nach den vorhandenen Bahnhöfen richtet. Überall im Land sind grosse Wohnsiedlungen und Arbeitsplätze unabhängig von zufällig vorhandenen Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen entstanden, die zwar dicht an Bahnlinien liegen, bei welchen aber mangels Haltepunkten niemand ein- und aussteigen kann.

Die Gutachter aus Karlsruhe schlagen auf der Tösstallinie zwischen Winterthur-Grüze und Sennhof neben Oberseen noch zusätzliche fünf neue Haltepunkte vor. Die in der Winterthurer Volksinitiative vorgeschlagenen neuen S-Bahn-Haltestellen sind also goldrichtig.

# Sparen beim öV

**Peter Schwarzenbach Da der öffentliche Verkehr (öV) kaum je – oder nur ausnahmsweise – vollständig rentiert, wird er durch Steuergelder alimentiert. Für diesen Service Public scheint in der Schweiz ein politisch einigermassen verlässlicher Konsens zu bestehen.**

Die Abteilungen für den öV belaufen sich jährlich auf ca. 4 Milliarden Franken (etwa gleich viel, wie der Staat für unseren Bauernstand aufwendet) und stehen natürlich im Kreuzfeuer politischer Auseinandersetzungen. Besonders heute wieder, wenn die Finanzen knapper werden, suchen Politiker nach Möglichkeiten, die Abteilungen an den öV zu verringern.

Im Dienstleistungssektor öV fallen die Personalkosten sehr stark ins Gewicht. So rechnen die Bahnen zur Zeit mit ca. 50%, die Busunternehmen gar mit ca. 70% Personalkostenanteilen, bezogen auf die jährlich anfallenden Gesamtbetriebskosten. Sparpotential im Bereich Personal wird in den folgenden Bereichen gesucht:

## Weiterer Abbau des Personals an der Kundenfront

Zentrale Frage: bei welcher Zahl Mitarbeiter ist die Abbaugrenze erreicht, und wann wird ein noch weiterer Abbau eine gegenteilige Wirkung haben, das heisst statt die Kosten zu senken, sie gar noch zu erhöhen. Dieser Zeitpunkt kann unter Umständen erst Jahre später erreicht wer-

den. Ein treffendes Beispiel dazu ist der Verzicht auf Zugsbegleiter im Regionalverkehr, wodurch bei den SBB 800 Stellen gespart wurden. Diese Massnahme wurde 1986 beschlossen, und ist seit ca. 1992 voll wirksam. Die Folgen wurden aber erst deutlich ab ca. 2002, als die Zahl der Vandalenakte, der Belästigungen und Schwarzfahrer beängstigend hoch stieg, so dass z.B. durch Kantonsratsbeschluss eine Zugsbegleitung im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) wieder eingeführt werden musste, und schweizweit 250 neue Bahnpolizisten eingesetzt wurden. Zudem galt es, die Reinigungsdienste massiv zu erhöhen, um der Verslumung Einhalt zu gebieten. Entschuldigen lässt sich dies aber nicht einfach durch die Begründung, die Gesellschaft sei eben schlechter und schlechter geworden. Nein, es war Sparen am falschen Ort, zudem verbunden mit einer Uneinsichtigkeit der Entscheidungsträger der Verkehrsunternehmungen.

## Sparen durch Spezialisierung und Konzentration auf nur eine, klar definierte Tätigkeit

Frage: welche Tätigkeiten können zentral organisiert, mit speziell nur dafür ausgebildeten Leuten (quasi "im Dutzend billiger"), effizienter ausgeübt werden? Bewusst wird auf Allrounder mit breiten Einsatzmöglichkeiten nach "altem" Muster verzichtet. Der flexible Einsatz, die Möglichkeit in breiteren Zusammenhängen zu denken und zu handeln, wird dadurch verbaut.

Die folgenden Allrounderberufe, zum Beispiel, wurden systematisch abgebaut: Betriebsdisponent (Einsatz als Bahnhofsvorstand, Stellwerker, Reisebürofachkraft, Geldwechsler, Güterdienstverkäufer, Auskunft- und Reservationsangestellter u.s.w.), oder Kondukteur (Fahrausweis-kontrolle, Frequenz-zähler, Auskunftsperson, Billet-Verkäufer, Visiteuraufgaben als technischer Kontrolleur, Polizeilicher Funktionär, Bahnrangierer, Gepäckarbeiter für z.B Passagiergut der Reisenden, Ordnungs- und Kleinreinigungsbeauftragter im Zug u.s.w.) All dies in einer umfassend ausgebildeten Person.

Neuestens steht der uneingeschränkt einsetzbare Lokomotivführer auf der Spezialisierungsliste (um natürlich weitere Sparmassnahmen zu ermöglichen): bereits die Aufteilung in Personen- oder



Die bange Frage: könnte zu viel gespart werden?

den. Ein treffendes Beispiel dazu ist der Verzicht auf Zugsbegleiter im Regionalverkehr, wodurch bei den SBB 800 Stellen gespart wurden. Diese Massnahme wurde 1986 beschlossen, und ist seit ca. 1992 voll wirksam.

Die Folgen wurden aber erst deutlich ab ca. 2002, als die Zahl der Vandalenakte, der Belästigungen und Schwarzfahrer beängstigend hoch stieg, so dass z.B. durch Kantonsratsbeschluss eine Zugsbegleitung im Zürcher

## Inhalt

Tösstallinie als Teil einer Winterthurer Stadtbahn?	1
Editorial	1
Sparen beim öV	3
Ein Plädoyer für mehr Wettbewerb bei den Bahnen	4
Ergebnisse der K-Tipp-Umfrage	6
10. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie vom 31. März 2004	8
Schulreisen: des einen Freud - des andern Herausforderung	9
Durchs romantische Chämmerli-Tobel	10



Fortsetzung Seite 4

## Einfach traditionell



Güterzugslokomotivführer war im Jahr 2000 eine erste Spezialisierung. In Zukunft sollen die Lokomotivführer noch weiter spezialisiert werden: nur noch Einsatz auf Nahverkehrs-triebwagen, nur noch auf Regionalzügen, nur noch auf Schnellzügen, nur noch auf IC-Zügen etc. Natürlich mit entsprechenden Lohnunterschieden und damit erhofften Einsparungen.

Für all diese ursprünglich vielfältigen Einsatzmöglichkeiten einer Person, wurden und werden Spezialistenjobs geschaffen. Dadurch erhofft man sich mehr Effizienz und eine Konzentration der Kräfte und übersieht dabei die Auswirkung auf die Psyche der Arbeitenden. Man beobachtet ein Aufkommen von Monotoniegefühlen, weniger Identifikation mit dem Unternehmen, beginnende innere, und schliesslich äussere Kündigung, geringeres vernetztes Denken und Handeln: man macht nur noch seinen Job. Es resultiert eine zunehmende Personalfuktuation, verbunden mit wieder steigenden Einführungs- und Ausbildungskosten (die recht tiefe Personalfriedenheit bei den SBB mag dafür ein gewisser Hinweis sein).

### Sparen durch Zusammenschluss mehrerer Verkehrsunternehmungen zu einem Unternehmen (Effizienzgewinn durch Fusion)

Fragen: was bringt längerfristig gesehen mehr Effizienz?

- a) der freie Wettbewerb vieler kleiner, selbständig arbeitender öV- Unternehmen

- b) zusammenarbeitende, aber dennoch selbständige Unternehmen  
c) Fusion zu einer neuen grossen öV-Unternehmung

Eine hochkomplexe Frage, die kaum generell beantwortet werden kann. Zur Zeit arbeiten viele Privatbahnen und die SBB noch relativ frei und selbständig zusammen. Allein der freie Wettbewerb, nur schon bezüglich der Anstellungsbedingungen und der verschiedenen Betriebskulturen, haben für die Personalfriedenheit und die Führungskultur der verantwortlichen Manager eine recht hohe regulierende Wirkung. Aus Konkurrenzgründen strengen sie sich noch an, ihr Humankapital zu pflegen. Innovative Ideen des Personals können in kleineren Unternehmen zudem viel rascher erkannt und umgesetzt werden. Auch dies ist ein Sparpotential!

Beim knallharten Wettbewerb über Lohn-dumping – zum Glück gibt's die Gewerkschaften – hingegen, wenn es um öffentliche Ausschreibungen von Verkehrsleistungen geht, ist der billigste Anbieter oft gar nicht der Beste. *Sinnvoller wäre eine Zusammenarbeit aller öV-Unternehmen im gemeinsamen Wettbewerb um Transportanteile mit dem Individualverkehr, also Zusammenarbeit vieler selbständiger öV-Unternehmen mit dem gemeinsamen Ziel Transportanteile zu gewinnen. Dies wäre auf lange Sicht gesehen für unsere ganze Gesellschaft ein echtes Sparpotential.*

*Gauklertrick oder Realität? – Das Bahnwunder von Deutschland*

## Ein Plädoyer für mehr Wettbewerb bei den Bahnen

*Rolf Schenk, Gastautor* **Stellen Sie sich einmal vor, es ist Valentinstag und Sie werden in der Tösstalbahn von freundlichem Zugspersonal mit einem Cüpli überrascht. Es ist Ihnen schnell klar, dass Ihnen dies unter den aktuellen Verhältnissen kaum passieren wird. Es gibt hier weder Zugspersonal noch kundenorientiertes Denken.**

Die Regionalbahn, die ihre Kunden so überrascht, ist die zur Connex-Gruppe gehörende Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft (OME). Die OME bedient mit modernen Trieb-

zügen Nebenstrecken in der flachen Mecklenburgischen Provinz.

In der Schweiz wird von Gewerkschaften und Verkehrsunternehmen häufig auf die negativen

Folgen der Liberalisierung des öffentlichen Verkehrs (öV) in Grossbritannien hingewiesen. Niemand wird ernsthaft behaupten, dass das britische Modell zur Nachahmung empfohlen werden kann. Wenn aber der vielbeschworene Service Public wirklich so gute Leistungen bringt, wie seine Verfechter z.B. auch in der letzten Ausgabe der Zugnummer behaupten, weshalb braucht es da Organisationen wie die IG Tösstallinie? Als Bahnbenutzer bin ich in erster Linie an einem guten Angebot und Service interessiert. Ob dieser Service "Public" ist oder nicht, ist eigentlich nebensächlich. Die öV-Landschaft in der Schweiz besteht hauptsächlich aus Monopolunternehmen. Trotz einer Vielzahl von Bahn- und Busunternehmen besteht kein echter Wettbewerb. Kein Unternehmen muss sich vor Konkurrenten fürchten, die Leistungen gün-



Nord-Ostsee-Bahn GmbH, NOB-Triebwagen im Hauptbahnhof Kiel, Foto: Timo Klass, about:media

stiger und vor allem qualitativ besser erbringen könnten.

### Die Liberalisierung der Bahnen in Deutschland

Weitgehend unbeachtet bleibt hierzulande, dass auch in Deutschland eine Liberalisierung des öV stattgefunden hat. Dies hat zu einer eigentlichen Renaissance des Regionalverkehrs geführt. Selbst stillgelegte Strecken werden reaktiviert, z.B. die an die Sauschwänzle Museumsbahn anschliessende Strecke Immendingen – Zollhaus Blumberg. Immer häufiger werden Leistungen des Nahverkehrs von den Bestellern ausgeschrieben und an innovative Privatbahnen vergeben. Diese erhalten den Zuschlag oft nicht nur weil sie günstiger offerieren als das Staatsunternehmen Deutsche Bahn (DB), sondern auch weil sie eindeutig bessere Qualität anbieten.

In **Thüringen** erbringen die Erfurter Industrie Bahn (EIB) und die Südthüringen Bahn (STB) bereits 23% aller Nahverkehrsleistungen. Die EIB ist im Besitz der Stadt Erfurt und widmete sich ursprünglich der Bedienung zahlreicher Industriebetriebe. Als nach der Wende der Güterverkehr drastisch zurückging, packte die EIB ihre Chance, bewarb sich als erste in Thüringen um Nahverkehrsleistungen und setzte sich gegen die DB durch. Beide Unternehmen erreichten, ausser mit einer überdurchschnittlich guten Pünktlichkeit, vor allem mit einem bisher nicht üblichen Service (spezielle Züge für Schüler, Catering auf Hauptlinien, Taxibestellung durch Triebfahrzeugführer usw.) eine hohe Zufriedenheit bei ihren Kunden.

Im **Raum Bielefeld – Paderborn** übernahm ab Fahrplanwechsel Dezember 03 die Nordwestbahn (NWB), eine Tochter der privaten Connex-

## Intern

### Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:  
Alois Fischer  
Eggelerstr. 4  
8492 Wila

Vizepräsidentin:  
Brigitta Meierhofer  
Seelmatten  
8488 Turbenthal

Protokollführer:  
Hansueli Lehmann  
Im Bungert 5  
8494 Bauma

Rechnungsführung und  
Mitglieder-  
administration:

Martin  
Weisskopf Engler  
Kleinbäretswilerstrasse  
8498 Gibswil

Logistik:  
Christel Kägi  
Eichhaldenstr. 4  
8492 Wila

Publikationen:  
Hannes Gehring  
Müliwiesstr. 57  
8487 Zell

Beisitz:  
Peter Schwarzenbach  
Raad  
8498 Gibswil

Gruppe fünf Regionallinien mit insgesamt 280km Länge und 3 Mio Zugskilometern. Nach einer Ausschreibung durch das Bundesland Nordrhein-Westfalen hatte die NWB den Zuschlag für den Betrieb erhalten. Auch hier ist Qualität gefordert. So verfügen die neuen Triebzüge Typ Talent von Bombardier über eine besonders komfortable Ausstattung: Dazu gehören Sitze mit Armlehnen und Kopfstützen sowie Tischen an den Sitzgruppen, eine Audioanlage mit Kopfhöreranschlüssen und ein Fahrkartenautomat. Bereits seit vier Jahren betreibt die NWB Linien in Niedersachsen im Raum Osnabrück.

Aber auch die vielgescholtene Deutsche Bahn ist in der Lage Ausschreibungen zu gewinnen, wie z.B. die **Schwarzwaldbahn** oder die S-Bahn **Rhein-Neckar** im Raum Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen. Für die Schwarzwaldbahn hat die DB eine Tochtergesellschaft gegründet und wird neue Doppelstockwagen einsetzen.

Man kann mit Recht behaupten, dass die **Bahnreform** und der von den Bestellern gut geregelte Wettbewerb in Deutschland ein grosses Innovationspotential freigesetzt, und zu einer deutlichen Verbesserung des Regionalverkehrs geführt haben. Vor diesem Hintergrund ist die Zurückhaltung der Besteller in der Schweiz unverständlich. Der Konkurrenzdruck hat bei DB und Privatbahnen zu einer Verjüngung der Fahrzeugflotte für den Regionalverkehr geführt. Wer den Bahnhof Schaffhausen besucht, stellt fest, dass die DB heute eindeutig die modernsten Fahrzeuge einsetzt. Neben den eleganten, in rotem Lack glänzenden Triebwagen machen die vierzigjährigen Museumszüge der SBB eine schlechte Figur. Dazu DB-Chef Mehdorn in einem Interview mit der Welt am Sonntag: "Unsere Loks und Waggons waren bis zu 40 Jahre alt. Ja glauben Sie denn, dass Sie damit die Kunden in den Zug holen?" Eine Erkenntnis, die noch nicht bis ins Tösstal gedrungen ist.

Bei Ausschreibungen werden Qualitätsstandards verbindlich festgelegt, dazu gehört z.B. die Sauberkeit der Fahrzeuge, Niederflureinstiege und komfortable gut zugängliche Mehrzweckräume. Die Besteller erhalten dank Ausschreibungen gleiche oder bessere Leistungen zu 20 - 25% tieferen Preisen als vorher. Das Bundesland Schleswig-Holstein erhält in Einzelfällen bis zu 40% günstigere Angebote als beim früheren Monopolisten DB. Dieses Geld wird wiederum in ein besseres Angebot investiert.

Von den **Gewerkschaften** wird die Angst vor Lohn- und Sozialdumping geäussert. Auch in dieser Hinsicht tut sich in Deutschland Interessantes. Die Bahngewerkschaft Transnet hat kürzlich einen Flächentarifvertrag (entsprechend Branchen-GAV) für die Bahnbranche gefordert. Erstaunlicherweise haben nun aus eigener Initiative die private Connex-Gruppe und die Hamburger Hochbahn Interesse an einer Beteiligung bekundet. Man wolle, so die beiden Bahnen, Wettbewerb über Qualität und Innovation und nicht über schlechtere Arbeitsbedingungen machen.

Dazu ein gerade für Gewerkschafter pikantes Detail: In Sachsen Anhalt wurde das sogenannte Nordharz-Netz ausgeschrieben und an Connex vergeben. Zu den Anstellungsbedingungen erklärte Hans Leister von Connex, die Mitarbeiter der Deutschen Bahn würden „in der Regel zu ihren bisherigen Konditionen übernommen“. Wäre die DB erneut zum Zuge gekommen, hätten die Mitarbeiter in der geplanten neuen Bahntochter Harzbahn GmbH mit Lohn- einbußen von 20 Prozent rechnen müssen. Offenbar können Privatbahnen attraktive(re) Arbeitgeber sein.....

Interessante Links: [www.karlsruhe.de/kvv](http://www.karlsruhe.de/kvv), [www.connex-gruppe.de](http://www.connex-gruppe.de), [www.diebahn.de](http://www.diebahn.de), [www.mehrbahnen.de](http://www.mehrbahnen.de), [www.probahn.de](http://www.probahn.de), [www.ttk.de](http://www.ttk.de)

*Die Bahnkunden haben die Nase voll von unbegleiteten Zügen*

## Ergebnisse der K-Tipp-Umfrage

**Uns Schweizern bedeuten unsere Bahnen sehr viel. Über 4000 Leute aller Altersstufen beteiligten sich an einer Umfrage der Interessenvertretung der Bahn-, Bus- und Trambenutzer ProBahn Schweiz im K-Tipp vom letzten November.**

Rund ein Drittel legten den Umfragebogen teils ausführliche persönliche Kommentare und Briefe bei. Die IG-Tösstallinie – vertreten durch unser Vorstandsmitglied Peter Schwarzenbach – arbeitete in der Gestaltung und Auswertung der

Umfrage in wesentlichen Punkten mit. Hier einige Auswertergebnisse die bereits im K-Tipp veröffentlicht wurden, aber auch wichtige unveröffentlichte.

*Peter Schwarzenbach* Vor allem in unseren Regional- und S-Bahnen fühlen sich viele Fahrgäste nicht mehr wohl. Zwar rühmen die meisten die Fahrplangestaltung, die Verbindungsmöglichkeiten und die Freundlichkeit des nur noch äusserst selten anzutreffenden Bahnpersonals, jedoch stört gar manche die zunehmende Verschmutzung, der Vandalismus und die Belästigung durch einzelne Mitreisende, besonders in Zügen zu Randzeiten. Sehr geschätzt wird die schrittweise erfolgende Wiedereinführung von Zugpersonalbegleitung ab 21 Uhr in einzelnen S-Bahnzügen im Kanton Zürich.

Unter dem Titel "Zu wenig Schutz und viel zu viel Schmutz" veröffentlichte der K-Tip die Ergebnisse der Umfrage, aus welcher nachfolgend die wichtigsten Punkte dargestellt werden:

### Personalpräsenz: Kundendienst in Regionalzügen

78 % wünschen eine durchgehende Zugbegleitung durch Kondukteure in den Regional- und S-Bahnzügen. "Die Bahnkunden haben die Nase voll von unbegleiteten Zügen."

70 % akzeptieren eine Videoüberwachung, wünschen aber in den Begleitkommentaren gleichzeitig auch die Anwesenheit von Zugpersonal.

64 % wünschen Bahnpolizisten als zusätzlichen Begleitschutz.

36 % erachten einen Einsatz der Bahnpolizei in Zügen nur verdeckt, also in Zivil, als zweckmässig und effizient.

### Personalpräsenz: Erreichbarkeit von Bahnpersonal generell

44 % finden sie schlecht, 41 % befriedigend, 15 % gut (vor allem im Fernverkehr).

### Auskünfte, Reservationen, Kauf von Fahrausweisen

49 % möchten dies am Bahnschalter tun, 17 % per Internet, 15 % am Billettautomaten, 10 % mittels Kursbuch, 5 % im Reisebüro, am Postschalter oder Kiosk, 1 % telefonisch beim Rail-Service in Brig (eigenartigerweise versuchen die SBB zur Zeit möglichst viele Leute an diesen Rail-Service zu gewöhnen, der ein Call-Center betreibt und Fr. 1.19 pro Minute kostet.)

### Öffnungszeiten von Schaltern, Wartebereichen und Toiletten

89 % möchten, dass sie offen sind während der ganzen Betriebszeit, auch Samstags und Sonntags. 11 % sind zufrieden, wenn sie während der Bürozeiten offen sind.

### Sauberkeit in den Regional- und S-Bahnzügen

In den Wagen finden sie 47 % schlecht, vor allem im Vergleich mit den Privatbahnen, 40 % genügend, und 13 % gut (im Fernverkehr 35 %).

In den Toiletten finden sie 55 % schlecht, 37 % genügend, und 8 % gut (im Fernverkehr 19 %).

### Vandalismus

77 % finden die Situation schlecht, 19 % gerade noch erträglich, und 4 % nicht störend.

### Belästigungen

43 % finden die Situation schlecht, 43 % erträglich und 14 % fühlen sich sicher.

Da die Erreichbarkeit der Bahnpolizei in den Zügen mehrheitlich als schlecht beurteilt wird, erachten die meisten Fahrgäste das regelmässige Zirkulieren von Kondukteuren als wirksameren Schutz. Zur Erinnerung sei nochmals die Telefonnummer der **Bahnpolizeizentralen** erwähnt: **0800 117 117**.



In vielen Begleitkommentaren kommt zum Ausdruck, dass allein schon die regelmässige Präsenz von kundendienstlich orientierten Kondukteuren in den S-Bahnzügen eine markante Verbesserung der Reiseatmosphäre, des Wohlbefindens und der Sicherheit bewirken könnte. Dies beweisen z.B. die Südostbahn, die Luzern – Stans – Engelbergbahn und viele ausländische Bahnen. Die Bahnpolizei sollte sich für wirkliche Ernstfälle im Hintergrund bereit halten. Man schiesse ja auch nicht gleich mit Kanonen auf Spatzen, lautete ein entsprechender Kommentar.

*78 % wünschen eine durchgehende Zugbegleitung durch Kondukteure in den Regional- und S-Bahnzügen!*

Foto: SBB

# 10. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie vom 31. März 2004

**Hannes Gehring** Mit Schwung und Elan begrüusste der neue Präsident **Alois Fischer** die Mitglieder im Restaurant Tanne in Bauma. Allerdings waren von den über 300 nur 12 anwesend.

Ich nehme an, dass sie dachten die Tösstalbahn fahre im Moment auch ohne sie weiter. Doch aufgepasst: der heutigen Sparmanie ist nichts heilig!!



Alois Fischer, Präsident der IG Tösstallinie

Bei guter Stimmung erwähnte Fischer im Jahresbericht unsere "Studie-Plus" – vorgestellt in ZUGnummer 16 –, die für die Tösstallinie kurzfristig realisierbare Verbesserungen des Fahrplanes aufzeigt, vor allem einen über die ganze Woche gleichbleibenden 1/2-Stundentakt von Winterthur bis Rüti, und die Podiumsveranstaltung zur Zukunft der Tösstallinie am

23. Juni 2003, mit Fachleuten des öV und der IG Tösstallinie.

Martin Weisskopf Engler hat die Rechnungsführung von Alfred Baumgartner übernommen und präsentierte eine perfek-



te Jahresrechnung 2003 und ein klares Budget 2004.

Wir wählten Vorstand und Präsident dankbar wieder.

Für 2004 fassten wir neben den Ausgaben ZUGnummer 17 und 18 das Lobbyieren für unsere "Studie-Plus" bei den Tösstalergemeinden ins Auge, sowie das Initialisieren von Angebotsverbesserungen auf der Tösstallinie, in Zusammenhang mit einer künftigen Stadtbahn Winterthur. Paul Stopper lud uns ein, an einer Exkursion zur bereits realisierten Karlsruher Stadtbahn teil zu nehmen.



Wolfgang Wahl-Guyer

Zum Schluss stellte uns Wolfgang Wahl-Guyer in einem packenden Vortrag den Industriellen, Eisenbahnkönig und Naturfreund Adolf Guyer-Zeller vor. Er stellte ihn aber weder als genialen Unternehmer und menschenfreundlichen Patron dar, noch als Abenteurer und Spekulanten, sondern als interessanten, vielseitigen und lebensfreudigen Menschen mit Stärken und Schwächen.

Adolf Guyer-Zeller wurde 1839 in Neuthal geboren. Sein Vater betrieb dort die grosse Spinnerei. Adolf durchlebte eine glückliche Kindheit, und reiste nach Schule und Studium drei Jahre in Europa und Amerika herum. Er ist nicht nur der Erbauer der Guyer-Zeller-Wanderwege rund um Neuthal und Bauma, sondern plante auch eine Engadin-Orient-Bahn und sorgte für die Realisierung der Uerikon-Bauma- und der gigantischen Jungfrau-Bahn.

# Schulreisen: des einen Freud - des andern Herausforderung

**Der Sommer kommt und die grossen Ferien stehen vor der Tür. Was kommt aber noch vorher? Freuten wir uns nicht alle auf die Schulreise, als wir noch zur Schule gingen und konnten aus Vorfreude kaum schlafen?**

*Markus Altherr, Wagenführer PostAuto* Auch heute können einige vor Schulreisen oft nicht gut schlafen, und zwar die Lehrerinnen und Lehrer, und die Mitarbeitenden der Bahn- und Busbetriebe. Zuerst warten alle auf den schönsten aller schönen Tage, die Reisenden und die Transportunternehmen. Dann, nach mehreren verschobenen Terminen, sind alle unterwegs. Eine Herausforderung für den Öffentlichen Verkehr! Denn da kann doch einiges geschehen. So kann es schon mal passieren, dass eine 1. Klasse im Postauto zum Bahnhof fährt und dort in den Zug steigt. Während dieser in die weite Welt hinaus fährt, macht sich im Postauto ein Fundgegenstand bemerkbar: Ein Rucksack ist vergessen gegangen. Dies wäre halb so schlimm, hinge der Rucksack nicht am Rücken eines Erstklässlers, der vor lauter Weinen nicht einmal mehr seinen Namen sagen kann. Da heisst es für den Wagenführer: Ruhe bewahren und Entscheide treffen. Der Bahnhofvorstand (solche gibt es an gewissen Orten noch) veranlasst,



Foto Schule Obergerlafingen

dass die Lehrerin am nächsten Bahnhof benachrichtigt wird und sie mit der Klasse zurück fährt. Zwei Kursrunden später kann der Postauto-Wagenführer den verlorenen Sohn dann auch endlich wieder zurück geben.

Auch kann es passieren, dass manche Lehrerinnen und Lehrer mit ihren vielleicht 20 Schäfchen meinen, sie seien ziemlich alleine auf der Schulreise und eine Reservation sei nicht nötig. Allerdings ist man oder Frau sich oft nicht bewusst, dass ein Busunternehmen keine Beförderungspflicht hat. Hier eine kleine Episode als Beispiel: Eine Schulklasse mit 25 Kindern und 3 Erwachsenen wartet ohne Reservation an einer Haltestelle. Der Bus kommt und die meisten Sitze sind leer. Also scheinbar kein Problem! Der Wagenführer weiss aber, dass eine Haltestelle weiter zwei Gruppen mit rund 35 Reisenden warten, welche reserviert haben. Die Diskussion ist dann meistens vorprogrammiert. Und nicht immer ist die Schulklasse



## Leidenschaftliche Tösstalerinnen und Tösstaler

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
- Gönnermitglied, mehr als 30 Franken pro Jahr
- Nur Jahres-Abo der ZUGnummer, 2 Ausgaben pro Jahr, 10 Franken

Name, Vorname .....

Strasse .....

Postleitzahl, Ort .....

Datum, Ort und Unterschrift .....

Bitte einsenden oder mailen an:  
IG Tösstallinie, Martin Weisskopf Engler  
Kleinbäretswilerstrasse  
8498 Gibswil  
PC 84-51386-8  
ig.toesstallinie@bluewin.ch



Fortsetzung Seite 10

## Impressum

### Herausgeberin

IG Tössstalllinie  
Eggelerstr. 4  
8492 Wila,  
PC-84-51386-8,  
e-mail:  
[ig.toessstalllinie@bluewin.ch](mailto:ig.toessstalllinie@bluewin.ch)

### Redaktion, Gestaltung, Inserate

Hannes Gehring  
Müliwiesstr. 57  
8487 Zell,  
Tel: 052 383 17 01,  
e-mail:  
[hannes.gehring@freesurf.ch](mailto:hannes.gehring@freesurf.ch)

### Abonnemente und Mitgliedschaften

Martin  
Weisskopf Engler  
Kleinbäretswilerstrasse  
8498 Gibswil

### Druck

Druckerei Sieber AG  
8340 Hinwil.  
Auflage:  
2000 Exemplare.  
Redaktionsschluss  
ZUGnummer 18:  
28. Februar 2005

mit den Begleitern einsichtig, zumal alle müde und ein wenig genervt sind. Noch komplizierter wird es, wenn zwar reserviert wurde, das Zeitmanagement aber buchstäblich auf der Strecke blieb: Beim reservierten Bus kommt dann niemand, beim nächsten dafür die doppelte Menge.

Eines ist aber sicher: Es kommen alle wieder einmal zuhause an. Die Kinder sind zwar müde und verbreiten die Duftnote "gebratene Cervelat/Schweiss/Fanta". Nach einer Dusche und mit frischen Kleidern sind sie äusserlich wieder die alten, innen aber reich an Erlebnissen, welche sie noch ihren Enkeln erzählen werden. Bei den Lehrerinnen und Lehrern herrscht die Genugtuung, dass auch dieses Mal alles gut ging und sie wieder alle Kinder – höchstens mit einigen kleinen Blessuren – zuhause abgeben konnten. Wir vom öffentlichen Verkehr



Foto Schule Arth

freuen uns darüber, dass wir es einmal mehr geschafft haben, unseren jungen Fahrgästen einen gelungenen und unvergesslichen Tag zu bieten. Darum freue ich mich auf die Schulreisetage. Gerne nehmen wir die Herausforderung an, besonders an solchen Tagen.

Eine kleine Bitte habe ich noch an alle die eine Gruppenreise organisieren: ob es sich nun um den Turnverein, die Kaffeegruppe oder den Tanzclub handelt, reservieren

Sie die Reise! Das erspart Ihnen und auch uns vom öV getrübe Ausflugsfreuden. Es entsteht – auf Neudeutsch – eine Win-Win-Situation.

Ich freue mich auf ein baldiges Wiedersehen!

*Wanderferien vor der Haustür*

## Durchs romantische Chämmerli-Tobel

*Rolf Flückiger* Vor einigen Jahren haben wir Wanderberichte über Ziele entlang der S26 veröffentlicht. Wir möchten diese Serie in freier Folge wieder aufnehmen und hoffen, unsere Leser zu angenehmen Wanderungen ohne lange Anfahrten animieren zu können.

### Routenbeschrieb Chämmerli-Tobel

Die Zahlen in den Klammern weisen auf die heimatkundlichen Anmerkungen auf S. 12 hin.



Von der Station Saland (1) aus gehen wir auf der Rampe bis zur Kläranlage und über die Tössstalstrasse zum Töss-Steg.



Wir können beide Uferwege benutzen. Wählen wir die linke (bahnhofseitige) Strecke, gehen wir bis zum Schwemmsteg



(2), überqueren diesen und stehen vor dem Campingplatz Saland (3).

Herr und Frau Kloss verbringen bereits die sechste Saison auf dem Campingplatz Saland



Kurz nach dem Campingplatz biegen wir nach links ab und folgen dem Weg entlang des Lochbachs.

Am Ende der Einfamilienhaussiedlung marschieren wir zum Weiler Blitterswil hinauf. Leider sind wir jetzt einen halben Kilometer auf die Strasse Juckern – Sternenberg angewiesen. Beim Wegweiser biegen wir nach rechts ins **Chämmerli-Tobel (4)** ein und steigen in angenehmer Steigung Tobel aufwärts.



Begegnung am Wege: Herr Furrer an der Spaltmaschine



Der Winter hält sich lange im Tösstal



Einstieg ins romantische Chämmerli-Tobel



Im Chämmerli-Tobel



Hof Chämmerli



Wanderers Stilleben

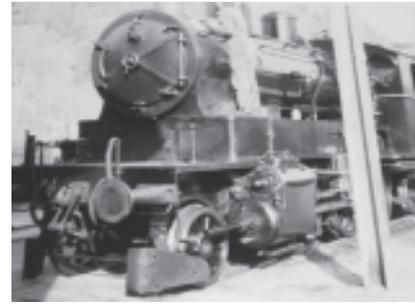


Nach dem Hof Chämmerli beginnt der steilste Abschnitt bis zur Lichtung mit dem Picknickplatz, wo wir den höchsten Punkt unserer Wanderung erreicht haben.

Jetzt steigen wir durchs wilde Tobel des Rüggenbachs zur Ruine Alt-Landenberg (5) hinab.



Ruine Alt-Landenberg



Dampflok in Bauma

Von da aus sind es noch knappe 20 Minuten bis zur Bahnstation Bauma, welche wir im nächsten Wanderbeschrieb vorstellen.

## Heimatkundliche Anmerkungen

**1 Saland** gehört zur Gemeinde Bauma und ist wegen seiner guten Verkehrslage stark gewachsen. Die Tösstaler Schinkenräucherei AG ist weit und breit der einzige Betrieb, der im Naturverfahren die typischen aromatischen Rauchspezialitäten herstellt. Als Standort braucht es eine waldreiche Gegend mit viel frischer Luft. Das Fleisch kommt aus der näheren Umgebung.

In Saland wohnt der Maler und Illustrator Charly Bühler, der mit seinen originellen Hühnerbildern auch unseren Lesern bekannt ist.

**2 Schwemmsteg.** Bis 1820 gab es zwischen Winterthur und Bauma noch keine Brücke über die Töss. Nur einfache Schwemmstege verbanden die beiden Ufer. 1834/35 wurde die Talstrasse gebaut, vorher hatten die Fuhrwerke das oft nicht ungefährliche Tössbett als "Strasse" benutzen müssen. 1835 wurde der Postkutschenverkehr nach Winterthur eröffnet. 1875 nahm die Eisenbahnstrecke Winterthur – Bauma den Betrieb auf.

**3 Campingplatz Saland.** Der Platz besteht seit etwa 30 Jahren und bietet 90 Ganzjahresstandplätze an. Wegen seiner Nähe zu den stark besiedelten Gebieten des Oberlandes und der Agglomerationen Zürich und Winterthur ist der Platz beliebt. Der Kiosk, das «open-air-Restaurant» und der Selbstbedienungsladen sind öffentlich.

**4 Chämmerli-Tobel.** Wie viele andere Tobel des Tössales bietet das Chämmerli Romantik pur. Wasserfälle, wilde Hangrutsche, Nagelfluhfelsen, Brücklein und Stege führen durch eine unberührte, stille Natur.

Der Industrielle und Financier Adolf Guyer-Zeller (1839-1899) liess als soziales Werk für seine Belegschaft sowie die gesamte Bevölkerung sieben Wanderwege von insgesamt 30 Kilometern erstellen. Dieses einmalige Wegnetz ist erhalten geblieben und wird heute von der ZAW unterhalten.

**5 Alt-Landenberg.** Um 1200 errichtet. 1315 fallen die letzten Landenberger in der Schlacht am Morgarten. Nach zahlreichen Besitzerwechseln kam die Burg 1549 an die Stadt Zürich, die sie

weiter verlieh. 1651 wurden Steine der Burg für den Bau der Kirche Bauma verwendet. Die Ruine wurde 1958/63 vom Industriellen Jakob Wolfensberger gekauft, freigelegt und konserviert.

## Wanderinfos

### Ausgangspunkt:

Saland SBB (ZVV-Linie S 26, wochentags verdichteter Fahrplan, an Wochenenden Stundentakt / ZVV-Linie 800.835 Bauma-Saland-Hittnau-Pfäffikon, kein Stundentakt!)

### Endpunkt:

Bauma SBB (ZVV-Linie S 26 / ZVV-Linie 850 Bauma-Bäretswil-Wetzikon, Stundentakt)

### Schwierigkeitsgrad:

leicht bis mittel, Höhendifferenz 200 Meter, ausser bei Schnee gut begehbar, meist naturbelassene Wege, reine Wanderzeit wie beschrieben: ca. 2 1/2 Stunden

### Rast- und Picknickplätze:

an der Töss; oberhalb des Hofes Chämmerli: Rast- u. Picknickplatz m. Feuerstelle; Ruine Alt-Landenberg: kinderfreundlicher Spiel-, Rast- und Picknickplatz mit Feuerstelle

### Badegelegenheiten:

Planschen in der Töss, Hallenbad Bauma

### Restaurants (mit öV gut erreichbar):

in **Saland** Rest. Krone (Do. geschl.), Café Chelleland (Mo./Di. geschl.)/ in **Juckern** Campingplatz Saland mit Kiosk und Erfrischungen, Rest. Löwen (Di. geschl.)/ in **Bauma** Rest. Bahnhof (Do./Fr. geschl.), Café Voland (Mo. geschl.), Bistro „Halliträff“ im Hallenbad (Mo. geschl.)

### Karten

Wanderkarte des Kantons Zürich, 1:25 000, Blatt 6, Spezialkarte «Guyer-Zeller-Wanderwege», 1:25 000