

zug 18 nummer

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 11. Jahrgang, Nummer 18 • Frühjahr 2005

Im Tösstal ist der Taktfahrplan aus dem Takt: wer kann sich 6 verschiedene Varianten merken?

Grenzenlose Freiheit?

Wann endlich kommt der 1/2-Stundentakt von Rüti bis Winti?

Hannes Gehring Die "Studie zur Zukunft der Tösstallinie" der Tösstaler Gemeinden und der IG Tösstallinie hat Alfred Baumgartner im Juni 2004 vertieft bearbeitet, und es zeigte sich, dass von Montag bis Freitag ein durchgehender 1/2-Stundentakt möglich ist. Also auch zwischen Rüti und Bauma, und nicht erst zwischen Bauma und Winterthur, und dies sogar bei leicht tieferen Kosten als heute. An den Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) im Herbst 2005 soll darüber diskutiert werden.



Realisierbar: Vom Bahnhof Winterthur im 1/2-Stundentakt bis nach Rüti

Bei einer Podiumsveranstaltung der Pro Zürcher Berggebiet (PZB) und der IG Tösstallinie am 23. Juni 2003 zeigte sich, dass zwischen Rüti und Winterthur stündlich zwei Züge durchgehend in

Editorial

Gemeinsam für Demokratie

Hannes Gehring

Für mich ein Lichtblick in eher düsternen Zeiten: am 27. Februar haben wir mit 64 % der neuen Verfassung des Kantons Zürich zugestimmt. 29 Frauen und 71 Männer aller politischen Parteien haben in 6 Kommissionen und unzähligen Sitzungen die von 1869 stammende Verfassung total überarbeitet. Erste Entwürfe wurden in über 30 Plenarsitzungen diskutiert und, ausgehend von verschiedenen Menschenbildern und unterschiedlicher Staatsauffassung, um Formulierungen gerungen die für alle akzeptabel sind. Über 100 Änderungsanträge wurden eingearbeitet und der Gesamtentwurf in 12 Sitzungen beraten und korrigiert. 2593 Zürcherinnen und Zürcher und hunderte von Organisationen beteiligten sich an der öffentlichen Vernehmlassung. Ihre Stellungnahmen wurden in den Kommissionen diskutiert und der Gesamtentwurf wieder geändert. Der Verfassungsrat beriet an weiteren 10 Sitzungen den Gesamtentwurf und schaffte die endgültige Verfassungsvorlage.

Fortsetzung Seite 2

beide Richtungen geführt werden könnten, bis 20 Uhr. Und danach je ein Zug, und zwar ohne Umsteigen auf einen Bus zwischen Rüti und Bauma wie heute!

Im Herbst 2003 studierte Alfred Baumgartner die "Studie zur Zukunft der Tösstallinie" näher, und leitete daraus die Studie "Aktuell-Plus" ab, in welcher er drei Versionen verbesserter Fahrpläne vorstellt.

Am 12. Januar 2004 machte die IG Tösstallinie in einem Brief alle Tösstaler Gemeinden auf diese Möglichkeiten aufmerksam, und schlug ihnen vor, bei den RVK ein einheitliches Grundtaktangebot zu fordern.

Im Juni 2004 überarbeitete Alfred Baumgartner die erste Version seiner Studie "Aktuell-Plus" soweit, dass sie von den SBB direkt realisiert werden könnte. Die Fahrpläne von S26 und S43 sind kombiniert, Abfahrts- und Ankunftszeiten bleiben gleich. Neu fährt die Bahn im 1/2-Stundentakt auch zwischen Rüti und Bauma, und dadurch entfällt der Bus ab 20 Uhr.

Am 13. Dezember 2004 hat die PZB die "Studie aktuell Plus" erhalten, zuhanden der Tösstaler Gemeinden, und der Zürcher Verkehrsverbund

hat sie als Fahrplanbegehren an die SBB weitergeleitet.

Im Herbst 2005 soll an den RVK Winterthur Land und RVK Oberland, im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2007/2008, über die Realisierung diskutiert werden.

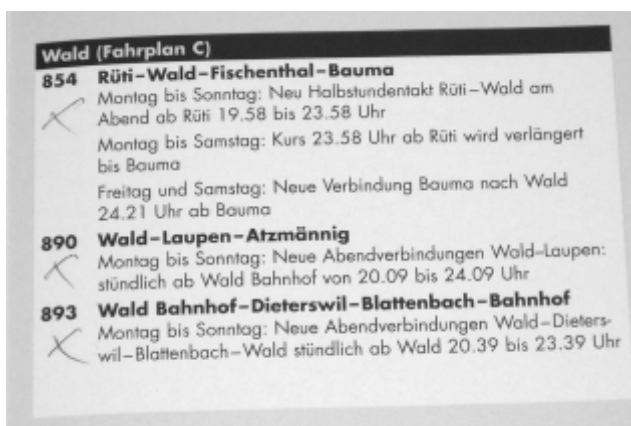
Es ist sehr wichtig, dass jede Tösstaler Gemeinde ihr eigenes Fahrplanbegehren an die RVK stellt, worin sie beantragt, dass der Fahrplan gemäss "Studie aktuell Plus" geändert werden soll. Die Gemeinden kostet das nichts, der Bahnbetrieb nach geändertem Fahrplan ist sogar billiger als heute.

Wenn die Bahn auch am Wochenende im 1/2-Stundentakt fahren soll, dann kostet das gemäss "Studie aktuell Plus" pro Jahr etwa 1,8 Millionen Franken mehr. Die zusätzlichen Fahrgäste, welche in Folge das Naherholungsgebiet Zürcher Oberland besuchen und der Standortvorteil für die Tösstaler Gemeinden machen diesen Betrag längstens wett. Als Beispiel beachte man doch den sprunghaften Anstieg der Fahrgastfrequenzen nach dem neu geschaffenen Angebot auf den Nachtlinien der SBB.

Wer bringt die besten Abendverbindungen für das Gemeindegebiet Wald?

VZO-Bus oder Post-PubliCar?

Peter Schwarzenbach, Fachberater öffentlicher Verkehr der Gemeinde Wald **Gedanken zur Entstehung des neu realisierten abendlichen Fahrplanangebotes**



Ausschnitt Flyer VZO

Seit Jahren versuchen die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Behördenmitglieder und Fachberater beim ZVV eine sowohl am Tag, wie abends besser dienende und differenziertere Feinerschliessung des weiträumigen Gemeindegebietes von Wald zu bestellen. Vor allem wurde ein Kleinbus-System erwogen, z.B. PubliCar der Post oder Buxi der VZO. Letztmals im Jahre 2001 schien eine Lösung mit PubliCar in Reichweite zu sein. Interessanterweise kam der für

das Gebiet Zürichsee-Oberland zuständige Fahrplanverantwortliche, Werner Trachsel, VZO-Direktor, der Walder Lösung zuvor und offerierte den nebenstehenden Fahrplan 2005 als Lösung des ZVV. Ein Preisvergleich zeigte, dass die angebotene Buslösung für Wald günstiger zu haben ist. Man nahm den Nachteil der geringeren Flexibilität (starrer Busfahrplan gegenüber individuellem PubliCar-System) in Kauf, nach dem Motto "lieber den Spatz in der Hand, als die Taube auf dem Dach". Insbesondere auch, weil nun der bevölkerungsstarke Gemeindeteil Laupen ab 19.30 Uhr bis Mitternacht durch eine



ö.V.-Verbindung erschlossen ist und auf der Bahnersatzstrecke Rüti-Wald neu abends der Halbstundentakt gilt. Der zwischenstündlich verkehrende Postautobus Rüti – Wald Bahnhof – Dieterswil – Blattenbach – Wald Bahnhof (Rundkurs) ergänzt den bereits bestehenden, tagsüber verkehrenden Ortsbus Wald (Rundkurs) wesentlich, sodass voraussichtlich tagsüber mit Frequenzzunahmen des Ortsbusses zu rechnen ist, da auch spät abends eine Rückfahrt mit dem ö.V. möglich geworden ist.

Die ö.V.-BenutzerInnen von Wald schätzen die neuen verbesserten Abendverbindungen sehr, stellen aber auch mit Erstaunen Qualitätsunterschiede im Reisekomfort zwischen den angebotenen Bussen fest. Die nach wie vor im Stundentakt als Bahnersatz verkehrenden Busse der VZO Rüti – Bauma und die zur halben Stun-

de verkehrenden Busse der Post Rüti – Wald zeigen dies dem Kunden deutlich. Die vor allem für den Stadtverkehr und Kurzstreckeneinsatz konzipierten Busse der VZO fallen durch kargere



Inneneinrichtung, härtere Sitzbänke und schlechtere Heizleistung auf, während die Postbusse für längere Strecken diesbezüglich besseren Reisekomfort anbieten. Leider haben Komfortunterschiede keinen Einfluss auf den zu bezahlenden Preis, welchen die Gemeinden für die angebotene Busverbindung zu entrichten haben.

Inhalt

Wann endlich kommt der 1/2-Stundentakt von Rüti bis Winti? 1

Editorial 1

VZO-Bus oder Post-PubliCar? 2

11. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie vom 10. März 2005 3

Nur Transportpolizisten als Zugbegleiter? 5

Meine Eisenbahn 7

Nach dem Ski-Pass der SBB-Pass? 8

Der Drache im Hagheerenloch 10

11 Jahre gemeinsam für die Tösstal-Eisenbahn und bald gemeinsam untertage

11. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie vom 10. März 2005

Hannes Gehring Seine zweite Mitgliederversammlung ist für unseren neugebackenen Präsidenten Alois Fischer bereits die letzte! Er ist vom Tösstal weggezogen, und als "Fundü" konnte er den Widerspruch nicht akzeptieren, dass er nun in Pfäffikon wohnt, in den Statuten aber festgelegt ist, dass der Vorstand das ganze Tösstal repräsentieren sollte.

Glücklicherweise bleibt er aber weiterhin Vorstandsmitglied, und er bemühte sich auch erfolgreich um einen Ersatz: Sandro Turcati aus Wila, beruflich Verkehrsplaner und Ex-Präsident des Vereins Nachtbus Tösstal. Vizepräsidentin Brigitta Meierhofer und ich freuen uns besonders, weil wir dort von 1998 bis 2002 mit Sandro zusammengearbeitet haben, bis der Zürcher Verkehrsverbund das Geschäft witterte, und in

Übereinkunft mit uns den Nachtbus als N68 übernahm.

Zügig brachte Alois Fischer die statutarischen Pflichten über die Runde. Der ganze Vorstand wurde wieder-, Sandro Turcati als Präsident neu gewählt. Finanziell stehen wir gut da. 5000 Franken sind budgetiert für eine öffentliche Veranstaltung zur Studie "Aktuell-Plus", mit dem 1/2-Stundentakt auch zwischen Bauma und Rüti, und eine gesellige Veranstaltung für alle Mitglieder und SympathisantInnen. Wir möchten uns gefühlsmässig wieder ein bisschen näher kommen, zusammen lachen, etwas unternehmen und als IG Tösstallinie nicht nur eine nüchterne Interessengemeinschaft sein, sondern auch eine Gruppe von Menschen die Lust haben zusammen zu sein und etwas zu bewegen.

Peter Schwarzenbach und Sandro Turcati stellten mögliche gesellige Veranstaltungen vor, und die Anwesenden entschieden sich für eine Exkursion zu den SBB-Untertagsbaustellen ALP-TRANSIT oder NEAT, welche Sandro Turcati aus eigener Erfahrung kennt.



Sandro Turcati, der neue Präsident

Fortsetzung Seite 4



Hans Lehmann, im Tösstal bekannt als Örgelima, hat Mühe mit den Touchscreen-Billettautomaten und beobachtet, dass es vielen wie ihm ergeht. Er wünscht vom ZVV eine Schulung. Kurt Senn aus Rüti kennt solche Angebote, und Markus Altherr aus Rikon bestätigt, dass sie von Pro Senectute und ZVV stammen.

Peter Ullmann aus Rüti macht auf das grosse Dorffest vom 8. Bis 10. Juli 2005 in Rüti aufmerksam, und findet es wäre für die IG Tösstallinie eine Gelegenheit zur Mitgliederwerbung.



Markus Altherr sucht Unterstützung für seinen Vorschlag, die Postautolinien Winterthur-Girenbad und Turbenthal-Bichelsee zu verbinden. Ohne grossen Aufwand wären dadurch Schlatt und Langenhard auch an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.



Nach einer kulinarischen Pause referierte Sandro Turcati über den Taktfahrplan. Vom Thema her zu schliessen stellte ich mich auf ein trockenes und kompliziertes Referat ein, doch ich hatte mich getäuscht. Was ist die Idee hinter dem Taktfahrplan, wie hat man ihn aufgebaut, wo begonnen? Welche Schwierigkeiten waren zu überwinden? – Es war wirklich spannend, und ich freue mich auf die ZUGnummer 19 in der Sandro sein Referat zusammenfassen will, für alle welche die Mitgliederversammlung verpasst haben, und das waren viele! :-)



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



Aqua- Fitness

Hallenbad Bauma

- 25 Kurse
- Altersunabhängig
- Ganzkörpertraining
- Gelenkschonend
- Effizient und einzigartig
- Kein Muskelkater
- Top Wasserqualität,
mindestens 29 °C
- Für Kinder ELKI,
Anfänger, Brust und Crawl

Info: www.hallibauma.ch

Telefon 052 386 31 36

Nur Transportpolizisten als Zugbegleiter?

Peter Schwarzenbach

Gedanken zur kürzlich abgeschlossenen "Bahnreform 2" – Vernehmlassung



Im Bericht "Bahnreform 2" des Bundesamtes für Verkehr (BAV), Kapitel 3.2.7 "Sicherheitsdienstliche Aufgaben der Transportunternehmen" werden für die bahnpolizeilichen Aufgaben den Unternehmen zwei Arten von Sicherheitsdiensten (in Zügen, Trams, Bussen etc.) vorgeschlagen:

1. Eine reine Transportpolizei

Diese Bahnpolizei in Polizeiuniform hat primär polizeiliche Funktionen, (wie diese etwa eine Gemeinde- oder Stadtpolizei besitzt) und kann auch zu fahrdienstlichen und betrieblichen Aufgaben sowie Fahrausweiskontrollen beigezogen werden.

2. Betriebs- oder Fahrpersonal

Kondukteure, Wagenführer, Stationsangestellte etc. werden in einer Doppelfunktion ausgebildet und eingesetzt. Erstens primär als kundendienstlich tätiges Personal, und zweitens, im Notfall, zur Übernahme von bahnpolizeilichen Aufgaben.

Die SBB wollen weiterhin aus Kostengründen auf Kondukteure in Doppelfunktion verzichten, und sich im Regionalverkehr auf eine reine Transportpolizei beschränken. Auch erwarten die SBB und ande-

re Verkehrsunternehmen, dass die Kosten der Transportpolizei weitgehend durch allgemeine Steuergelder abgedeckt werden. Auf diese Weise kann eine sporadische, aber niemals durchgehende, Zugbegleitung der Regionalzüge vorwiegend durch Bahnpolizisten erfolgen. Zudem besteht gemäss dem Text "Bahnreform 2" die Möglichkeit, dass Bahnpolizisten auch für Fahrausweiskontrollen, fahrdienstliche und betriebliche Aufgaben beigezogen werden können.

Die Vorstellung, in Regionalzügen – wenn überhaupt – nur noch von Transportpolizisten begleitet zu werden, wirkt wenig einladend und eher bedrohlich. Sind Reisende wirklich ein so gefährliches Transportgut? Wie erleben ausländische Touristen das angeblich gefährliche Reisen in Regionalzügen? Laut SBB-Sprecher Härry sind Bahnpolizisten und Video-Überwachung die "angemessene" Antwort im Kampf gegen Randalierer. Was in Einzelfällen sicher zutreffen mag, jedoch gegenüber der bedeutend grösseren Anzahl sich angemessen verhaltender Reisegäste wohl eher beschämend und provozierend wirkt. Kein Warenhaus mit Selbstbedienung kann es sich leisten, seine Kunden nur durch uniformiert auftretende Polizisten überwachen zu lassen. Dort tritt die Polizei erst in Notfällen auf, wenn das Verkaufspersonal die Lage nicht mehr unter Kontrolle hat. Auch in Verkehrsflugzeugen reisen häufig Polizisten (sogenannte "Tigers") mit. Aber unauffällig in Zivil. Sie halten sich zum Einsatz in Notfällen bereit.



Bilder SBB

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:
Sandro Turcati
Eilbergstr. 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

Alois Fischer
Russikerstr. 11
8330 Pfäffikon

Fortsetzung Seite 6

Die SBB wollen die Transportpolizei grundsätzlich in voller Uniform ihre Fahrgäste betreuen lassen. Auf längere Sicht führt dies zu einer unnötigen Abwertung des Polizeiimages schlechthin. Dies schmälert die Wirksamkeit der Polizei als letzte Instanz für wirkliche Verbrechen schwerstens.

Die heutige Situation in Regionalzügen braucht so oder so bedeutend mehr Begleitpersonal. Zusätzliche Personalkosten fallen auf jeden Fall an. Somit stellt sich nur die Frage, in welcher Rolle, in welcher Uniform, in welchen Funktionen dieses Personal den Fahrgästen gegenüber auftritt. Das BAV schlägt deshalb bewusst die zwei vorhin genannten Formen vor: reine Transportpolizei oder Betriebspersonal mit Polizeifunktion. Je nach Analyse der Bedrohung

sens uniformierter Transportpolizei auf Kosten kundendienstlicher Leistungen ausgedehnt wird.

Wird ein Teil der Transportpolizisten seinen Dienst verdeckt in Zivil, wie Detektive, verrichten, ist zudem mit einer markanten Effizienzsteigerung durch Abschreckung, und als längerfristige Folge mit einer Abnahme der Transportpolizei-Einsatzstunden zu rechnen. Die IG Tösstallinie hat am 21. November 2004 Franz Kagerbauer, Direktor des ZVV, einen entsprechenden Vorschlag gemacht. Sie hat dabei auch vorgeschlagen, die Fahrausweiskontrollen, zur Vermeidung von Aggressionen, während des Aufenthalts der Züge im Bahnhof, bei offenen Türen durchzuführen, so dass die potentiellen Schwarzfahrer noch ein Billet lösen können.



Bilder SBB

in den einzelnen Zügen kann entsprechendes Personal, allenfalls auch in Kombination beider Funktionen, eingeplant werden. Eine gute kundendienstlich orientierte Betreuung durch Kondukteure in Doppelfunktion für die 90 – 96 % sich erwünscht verhaltenden Reisenden hat eine nicht zu unterschätzende präventive Wirkung auf die Sicherheit, das Wohlbefinden und damit die Zunahme der Frequenzen in Randzeiten, sowie im Freizeitverkehr. Auf jeden Fall darf es nicht dazu führen, dass überall die Prä-



Der Kanton Zürich hat jedoch für den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zum Glück eine spezielle kundenfreundlichere Lösung getroffen. Ab 21 Uhr werden alle S-Bahn- und Regionalzüge innerhalb des ZVV-Gebietes durch Kondukteure (= S-Bahn-Zugchefs) begleitet. Diese Leute sorgen für eine angenehmere Reiseatmosphäre, für Sicherheit und Sauberkeit, und in Notfällen für eine rasche Unterstützung durch Polizeikräfte. Diese "Zürcher-Lösung" wurde durch Initiativen von Kantonsrat Kurt Schreiber sowie Peter Schwarzenbach vor 3 Jahren im Kantonsrat ermöglicht (Kosten pro Jahr ca. 14 Millionen zusätzliche Abgeltungen an die SBB). So werden jetzt auch die Abendzüge der S26 ab Winterthur, nach 21 Uhr, mit Zugpersonal begleitet. Eine erfreuliche Nachricht!

Meine Eisenbahn

Peter Erzinger, Gibswil, 27. Feb 2001 **Ich stehe am Fenster. Ich schaue ins Dunkel, das durch den nahenden Tag schon ein wenig Licht bekommt. Unten im Tal fährt der Zug, eine Reihe von hellen Vierecken bewegt sich. Manchmal flackert es blau. Der Zug ist unterwegs nach Winterthur.**



Ich war aufgestanden, nachdem ich den ersten Zug in der Frühe pfeifen hörte.

Der Lokomotivführer muss pfeifen 800 Meter vor der Stelle, wo im Jonathal vom Bauernhof her der Viehweg über die Bahnlinie führt. Er pfeift wieder 800 Meter vor dem Raader Strässchen. Am Sonntag pfeifen sie nur ganz kurz. An Werktagen pfeifen sie "Tagwacht", mit Lust, scheint es oft, eine kleine Melodie von höheren und tieferen Tönen. Und manchmal gibt es nach dem Pfiff noch separat einen ganz kurzen: "Ciao, zämme!"

Geturnt hatte ich und mich gewaschen, hatte die ersten Nachrichten gehört und die Wettervorhersage und mir überlegt, ob der "Morgenprediger" gut gesprochen habe. Ich stehe am Fenster. An den Oberschenkeln fühle ich die Wärme des Radiators. Über dem Schäniser Berg, dort rechts ist ein Streifen helles Orange. Und unten durchs Dunkel des Tals bewegen sich die hellen Vierecklein, Fenster des Zuges. Manchmal flackert es blau.

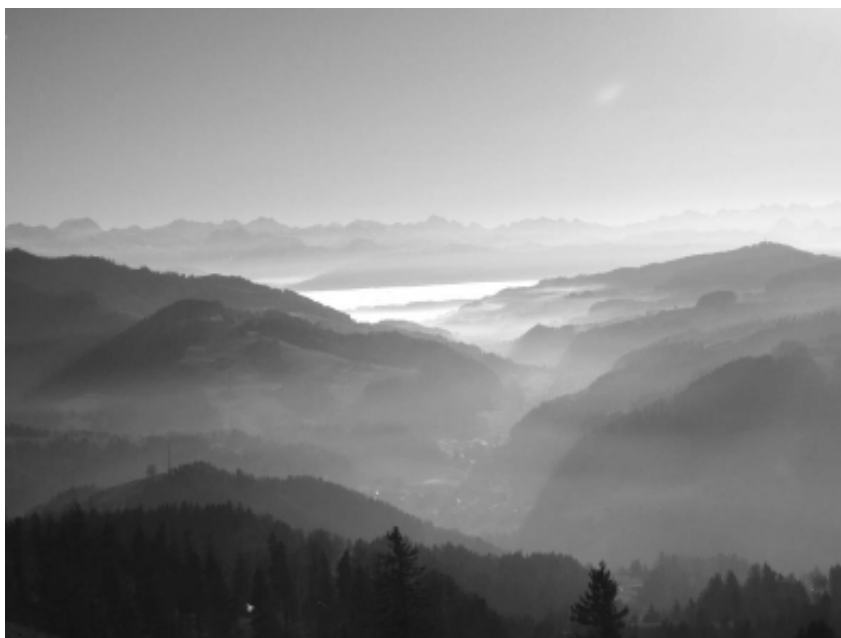
Sitzen Menschen im Zug? Ist nur im dunkeln Führerstand der Mann, welcher auf die Signale schaut und Kontroll-Lämpchen beachtet?

Manchmal dreht er am Rad, mit welchem der Strom für die Motoren reguliert wird. Er dreht ein oder zwei Stufen höher, weil die Steigung zunimmt. Es knackt, wenn der Schalter springt. Er kippt einen kleinen Hebel. – "Nächster Halt: Gibswil." Das spricht er ins Mikrofon, wenn der Zug beim Raader Strässchen vorüber ist. Und es kann sein, dass nicht eine einzige Frau und kein Mann im Zug sitzt und es hört. Der im Füh-

rerstand ist allein und führt den ersten Frühzug nach Winterthur und teilt den leeren Wagen mit: "Nächster Halt: Gibswil."

Gibswil – Fischenthal – Steg – Bauma ...: Von Bauma an wird der Zug von Station zu Station voller. Schon in Fischenthal trat der Stationsvorstand vor die Türe und begrüßte den Zug, grüßte den Mann vorne im Führerstand. Und in Bauma wird auf Gleis 2 angehalten, weil auf Gleis 3 der Gegenzug einfahren wird. Man sieht sich, man ist verbunden mit andern ...

Wenn der Zug in Winterthur hält: "Endstation. Alles aussteigen!", drängen sich die Menschen aus den Wagen. Sie hasten davon. In die Stadt, ins Geschäft, zur Schule. Der alte Tibeter schiebt Perle um Perle seiner Gebetsschnur weiter, wo geht er hin? Und der Mann im Führerstand nimmt seine Mappe, steigt



aus, macht zwei, drei Schritte, tritt vor den Triebwagen und schaut nach, ob das rote Schlusslicht brennt, geht dem Zug entlang nach dem andern Ende und steigt dort ein in den Führerstand des Steuerwagens. Er stellt seine Tasche rechts neben sich. Er kontrolliert seine Schalter und die Lämpchen.

In 10 Minuten fährt der Zug zurück ... –

Blick vom Hörnli ins Tösstal.

Nach dem Ski-Pass der SBB-Pass ?

Martin Weisskopf Engler «EasyRide» und «EasyTicket» sind die Schlagworte der revolutionären Projekte des öffentlichen Verkehrs. Doch werden diese Neuerungen nicht eher die Grenzen der Automation aufzeigen, als in die Zukunft zu weisen? Die beiden Projekte stehen an einem Scheideweg und es ist bis heute ungewiss, ob sie je umgesetzt werden.

Ist das Billett lösen zu kompliziert ?

Die Projekte entstanden aus der Idee, das heutige Fahrkarten- und Tarifsysteem zu modernisieren. Die über 300 Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz befahren ein dichtes Netz und bieten umfassende Leistungen an.

Im Gegensatz dazu sieht der Verkauf nicht so vorbildlich aus. Das Billettlösen kostet Zeit, die Wahl des richtigen Billetts ist angesichts der vielfältigen Tarife häufig schwierig, beim Billettkauf ab Automaten braucht es teilweise gute Bedienkenntnisse und nicht zuletzt ist die Mobilität nach dem Kauf des Fahrausweises eingeschränkt. Das Fahrziel ist gegeben, die Streckenwahl häufig auch und der Fahrausweis ist nur während einer bestimmten Zeitdauer gültig.



Rechts ist der Sensor für die automatische Zutrittskontrolle zu erkennen.

Welcher Traum steht dahinter ?

Die Umsetzung der Vision eines billettlosen Reisesystems wird in kleinen Schritten erfolgen, mehrere Jahre beanspruchen und verschiedene Innovationen umfassen. Grundsätzlich sollen die Fahrausweise durch eine Chipkarte ersetzt werden, welche der Kunde vielfältig nutzen kann.

Ein erster Schritt ist das «EasyTicket», welches ähnlich wie eine Telefonkarte funktioniert. Der Fahrgast lädt Geld und Fahrausweis auf seine Karte, so dass der Kauf eines Papierbilletts wegfällt.

Mit «EasyRide» soll noch ein Schritt weiter gegangen werden. Mit dieser Chipkarte können in Zukunft ohne vorgängiges Billettlösen die öf-

fentlichen Verkehrsmittel benützt werden. Wie dies geschehen soll, wird im folgenden beschrieben.

Wie funktioniert «EasyRide» ?

Die Fahrgäste brauchen die Chipkarte lediglich auf sich zu tragen und können ohne weitere Aktivitäten in jedes Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs einsteigen. Beim Ein- und Aussteigen wird die Karte von Sensoren erfasst, welche sich im Fahrzeug befinden. Die erfassten Kundendaten werden über einen Bordcomputer an einen zentralen Rechner weiter gemeldet. Bei den Daten handelt es sich um Kartenummer, Haltestelle, Zeit und Datum. Aus diesen Angaben wird die vom Fahrgast zurückgelegte Strecke errechnet und die Rechnung für die konsumierte Fahrleistung erstellt. Pro Kunde wird ein Konto geführt, auf welches beliebig Einzahlungen erfolgen können. Wenn genügend Geld auf dem Konto liegt, werden die Fahrkosten dem Konto belastet. Falls nicht, wird eine Fakturierung ausgelöst. So kann jeder Kunde beliebig im voraus oder in Raten gemäss Konsum zahlen.



Wer profitiert davon ?

Der Hauptnutzen für die Fahrgäste ist offensichtlich: Einfacher spontaner Zutritt zum öffentlichen Verkehr, ohne Billettkauf freie Fahrt, einheitlicher Zugang mit nur einer Karte in der ganzen Schweiz. Bargeldloses Reisen, das System rechnet den richtigen Preis, Möglichkeit von Nutzungsrabatten, Kontrolle der Kosten durch eine detaillierte Abrechnung.

Die Transportunternehmen erhoffen sich Mehreinnahmen durch die gesteigerte Attraktivität, neue Planungs- und Marketinginstrumente, automatische Frequenzerhebungen und weniger Fahrausweisfälschungen.

Wo steht das Projekt heute ?

2001 fanden mehrmonatige Tests in Genf und Basel statt. 1800 Testpersonen sind in den mit der EasyRide-Technik ausgerüsteten Fahrzeugen gereist. Über 110'000 Fahrten wurden erfasst und an den Zentralrechner übermittelt. Die hohen Erwartungen und Zielsetzungen betreffend Publikumstests wurden erfüllt und die technische Machbarkeit im betrieblichen Alltag grundsätzlich bewiesen.

Eine Umfrage bei den Testpersonen hat die früheren Ergebnisse weitgehend bestätigt: Das System wird als positiv bewertet, besonders auch von älteren Personen. Als Vorteil wurden namentlich die Zeitersparnis durch den Wegfall des Billettlösens gewertet.

Mit dieser umfassenden Testphase konnte bewiesen werden, dass die technische Umsetzung möglich wäre. Damit sich die Einführung eines derart revolutionären Produktes lohnt, müssen aber möglichst viele Transportunternehmen mitmachen. Deshalb fanden u.a. auch Gespräche mit Unternehmungen aus dem nahen Ausland statt, um in einer engen Zusammenarbeit die EasyRide-Karte zu realisieren. Daneben gilt es verschiedenste Probleme zu lösen, wie die Masse der Karte, die Zahlungsabwicklung oder die Weiterentwicklung der erforderlichen technischen Apparate im Fahrzeugaum.

Lökeli-Journal 2/2002 berichtete:

EasyRide wird redimensioniert

Die für 2006 geplante flächendeckende Einführung der automatischen Fahrgasterfassung und des elektronischen Ticketings hätte rund 600 Millionen Franken gekostet. Nachdem sich die Verkehrsbetriebe von Bern, Basel und Zürich bereits 2001 vom ambitionierten Projekt zurückgezogen hatten, machten nun auch die SBB einen Rückzieher, womit EasyAccess für die nächsten paar Jahre vom Tisch ist. Die anfallenden Kosten übertreffen die finanziellen Möglichkeiten der SBB, welche in den nächsten Jahren grosse Investitionen in neues Rollmaterial tätigen müssen. Aus diesem Grund musste das Projekt massiv redimensioniert werden. Vorerst soll nur das kostengünstigere EasyTicket, realisiert werden. Sollten einst die benötigten Komponenten serienreif sein, wollen die SBB auf EasyAccess oder ein ähnliches System zurückkommen.

Infos vom Internationalen Fachkongress Portable Verkehrstelematik, 21./22. April 2005 in Dresden:

„Im Rahmen des Forschungsprojektes „intermobil“ wird im Raum Dresden (VVO) ein E-Ticketing-System auf der Basis einer Weiterentwicklung von EasyRide ab März 2005 erprobt. Im Anschluss an dieses Forschungsprojekt besteht die feste Absicht des VVO, dieses System im ersten Schritt verbundweit einzusetzen, im zweiten Schritt dann in ganz Sachsen.“

Fragen und Antworten zu «EasyRide»

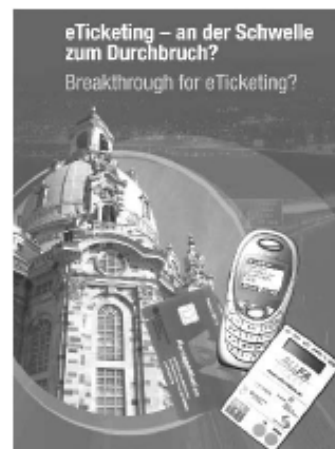
Mit welchen Kosten ist für die Aufrüstung der technischen Hard-/Software beim Rollmaterial, Bahnhöfen und Rechenzentren zu rechnen?

Die Kosten sind beträchtlich. So müssen alle Einrichtungen der angeschlossenen Betriebe ausgerüstet werden. Gesamtschweizerisch müsste wohl mit einer Investitionssumme von mehreren Hundert Millionen gerechnet werden.

Hat die elektromagnetische Strahlung Auswirkungen auf Mensch und Umwelt?

Die elektromagnetische Strahlung, die während der Kommunikation zwischen der EasyRide-Karte und den Sensoren im Fahrzeug entsteht, bewegt sich zwischen 2 und 5 Milliwatt. Diese Strahlung ist rund 1000 Mal schwächer als die Strahlung zwischen Mobiltelefon und einer Mobilfunk-Antenne.

Fachkongress
2005 in Dresden



052/385 10 30

ASTRA

SANITÄR

8488 Turbenthal

Natel 079/430 67 32

- Sanitäre Installationen
- Neubauten, Umbauten
- Solar-Anlagen SOLKIT
- Bodenleitungen
- Reparatur-Service
- Boiler-Entkalkung
- V-Zug-Geräte

Entwickelt sich der öffentliche Verkehr zum "Big Brother"?

Der Datenschutz ist und bleibt aktuell. Dabei steht das Projektteam EasyRide in engem Kontakt mit dem eidg. Datenschutzbeauftragten. Mittels klar definierter Richtlinien sollen die schützenswerten Daten strukturiert und nach einer klar definierten Zeit gelöscht werden.

Weitere Informationen...

zu den Projekten erhalten sie unter <http://www.easyride.ch>.

Psychologische Nebenwirkungen

Hannes Gehring Mit nur einer Chipkarte, einer Art Generalabonnement, die ganze Schweiz bereisen, ohne sich immer ums Billet zu kümmern, das wäre doch herrlich! Die Absicht der SBB ist jedoch, möglichst viel Geld, das heisst auch viel Personal zu sparen. Und das wiederum ist eher traurig: Die Menschen in einer anonymen, automatischen Transportmaschine, immer mehr selbst Teil dieser Maschine. Ausser den paar Vandalen, die ihr farbiges Blut über die sterilen Einrichtungen versprühen....

Impressum

Herausgeberin

IG Tösstallinie
Eilbergstr. 4
8492 Wila
PC-84-51386-8
e-mail:
ig.toesstallinie@bluewin.ch

Redaktion, Gestaltung, Inserate

Hannes Gehring
Müliwiesstr. 57
8487 Zell
Tel: 052 383 17 01
e-mail:
hannes.gehring@freesurf.ch

Abonnemente und Mitgliedschaften

Martin
Weisskopf Engler
Kleinbäretswilerstrasse
8498 Gibswil

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil.
Auflage:
2000 Exemplare.
Redaktionsschluss
ZUGnummer 19:
28. Oktober 2005

Abenteuer vor der Haustüre

Der Drache im Hagheerenloch

Rolf Flückiger Text, Kurt Graf Fotos 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

Die Klammern verweisen auf die "Heimatkundlichen Anmerkungen".

Von der Station Bauma (1) wandern wir entlang der Töss (2) aufwärts bis zum Weiler Tüfenbach. Dort folgt unser Strässchen dem Tobelbach bis zum Hof Akau, wo wir ins schattige Tobel des Tüfenbachs einbiegen. Ein Weg führt uns dem sprudelnden Gewässer entlang und endet vor ei-



nem eindrücklichen Doppelgiessen (3). Wir überqueren den Bach und wandern nun auf einem engen, zeitweise steilen Pfad bergwärts. Auf einmal steht eine breite Nagelfluhwand vor uns.



Neben einem kleineren Wasserfall (4) öffnet sich ein dunkler Eingang: der Einstieg zum verwunschenen Hagheerenloch (5).

Ob Höhlenforscher oder nicht: unser Weg führt weiter zum Weiler Hühstock. Über Brücklein, an schroffen Gräben, Felsbändern und Wasserläufen vorbei: abwechslungsreicher könnte der Weg kaum sein. Auf dem gut markierten Panorama-Abschnitt erreichen wir über Langfuri Sternenberg (6).

Je nach Befindlichkeit setzen wir uns für den Rückweg ins Postauto oder wandern über Äberliswald zum Musterplatz und durch den engen Einschnitt "Hundschilden" nach Bauma zurück.

Heimatkundliche Anmerkungen

1 Bauma

Die stattliche Gemeinde zählt zu den flächenmässig grössten Landgemeinden des Kantons. Sie liegt zwischen 600 und 1073 Metern über Meer. Die 4300 Einwohner und Einwohnerinnen bewohnen neben den grösseren Siedlungen Bauma, Juckern und Saland noch siebzig Weiler und Einzelhöfe.

Die Gemeinde entstand 1651, nach dem Bau einer eigenen Kirche. Aber schon im 8. Jahrhundert muss die Gegend besiedelt gewesen sein. Die Häuser standen in höheren Lagen, da die

Der Doppelgiessen (3)

Töss bis zu ihrer Eindämmung Ende des 19. Jahrhunderts häufig den Talgrund überschwemmte. Neben den Fluten suchten auch Brände, Hungersnöte und Besetzungen durch fremde Truppen das Dorf heim.

Um 1200 entstand die Burg Altlandenberg, welche 1549 an die Stadt Zürich übergang. Der letzte Pächter anbot sich 1651 Steine der Burg für den Kirchenbau beizutragen. Die Ruinen sind freigelegt und konserviert.

Der karge Ertrag aus der Landwirtschaft zwang die Bevölkerung zu Nebeneinkünften. Sie fanden sie in der Herstellung und im Verkauf von hölzernen Gebrauchsgegenständen. Bald jedoch wurde die Verarbeitung der Baumwolle zum Haupterwerb, anfänglich als Heimarbeit, dann in den immer häufiger entstehenden Fabriken im Tale. Heute finden viele eine Beschäftigung in der Holz- und Papierverarbeitung, in einem Giessereibetrieb, im Baugewerbe u.a.m.

Dank seiner guten Verbindungen ins Zürcher Oberland und nach Winterthur ist Bauma ein gesuchter Wohnort geworden. Es ist Ausgangspunkt zahlreicher Wanderungen. Besonders attraktiv sind die Guyer-Zeller-Wanderwege. Die Dampfbahnfahrten auf der stillgelegten Strecke Bauma – Bäretswil – Hinwil sind ein Touristenmagnet. Stolz ist die Gemeinde auf ihr schönes Hallenbad.

2 Die Töss

Die Quellbäche der Töss, die Hintere und die Vordere Töss, entspringen auf St. Galler Kantonsgebiet, umfliessen den Tössstock und vereinigen sich in der "Tössscheidi". Der Name des Fluss wird von "tosa - tosen" abgeleitet. In der Tat ist der Fluss, dessen Länge bis zur Mündung in den Rhein etwa 60 Kilometer beträgt, ein unberechenbares und zeitweilig wildes Gewässer. Nach anhaltendem Regen kann die Töss plötzlich anschwellen. Immer wieder trat der Fluss über die Ufer und verwüstete Dörfer und Kulturen.

Im Zuge der Industrialisierung wurde der Fluss als Energielieferant immer wichtiger. Seine Wasserkraft trieb Turbinen an und lieferte so den Antrieb der Textilmaschinen. Erst 1834/35 wurde die Talstrasse von Winterthur nach Bauma gebaut. Vorher diente das Flussbett als Transportweg. 1875 konnte die Bahnlinie nach Winterthur, ein Jahr später der Anschluss nach Wald – Rütli eröffnet werden.

Auf unserem Wegabschnitt fällt auf, dass das Flussbett bald ganz trocken, dann wieder Wasser führend ist. Dies hängt mit dem umfangreichen Grundwasserstrom zusam-

men. Versickerungen und Wasseraufstösse sind der Grund des Phänomens.

3 Der Doppelgiessen

Das Tösstal besteht vornehmlich aus drei Gesteinsarten: Nagelfluh, Sandstein und Mergel (Schlammstein). Alle drei Gesteine sind zusammengesetzt. Ihre feinen Bestandteile werden von Kalk zusammengehalten. Fehlt dieses Bindemittel, zerfällt die Nagelfluh in einzelne Geröllsteine, der Sandstein "zerbröselt" zu Sand und der Mergel löst sich in Schlamm (Ton) auf.

Die vielen, eindrucklichen Wasserfälle, auch "Giessen" genannt, entstehen dort, wo verschiedene Gesteinsschichten übereinander liegen. Die härtere Nagelfluhbank bleibt als überhängende Wand vorerst bestehen, während darunter die weicheren Lagen von Sandstein und Mergel ausgewaschen und weggeschwemmt werden. Mit der Zeit brechen die vorstehenden Nagelfluhbänke ab. Der Fall bewegt sich "rückwärts" zum Hang hin. Ein Übriges tun Regen, Frost und Eis, die ihre Umgebung ständig erodieren.

4 Wie entsteht Tuffstein?

Am kleinen Wasserfall neben dem Höhleneingang können wir das Entstehen von Tuffstein beobachten. Das Moos spielt bei der Tuffablagerung eine wichtige Rolle. Tagsüber entziehen die Moospflanzen dem kalkreichen Wasser Kohlensäure. So kommt es zur Ausscheidung von Kalk, der sich an den Moosen ablagert und zu einem porösen Stein wird.

5 Das Hagheerenloch

Wegen der natürlichen Aufschüttungen kann man nur gebückt die Höhle betreten. Der Gang öffnet sich indes nach einigen Schritten. In der mannshohen Höhle, deren Breite etwa 25 Meter beträgt, kann man ungefähr 30 Meter in den Berg vordringen. Der nasse Lehmboden und das sich im schwer durchlässigen Höhlenboden stau-

Das Hagheerenloch (5)



ende Sickerwasser erfordern Stiefel oder mindestens hoch geschlossenes, festes Schuhwerk. Eine Taschenlampe ist unerlässlich.

Es wurde erzählt, dass ein ausgedehntes unterirdisches Gangsystem eine Burg in Sternenberg und in Hittnau (!) verbunden habe. Ein weiterer Gang sei zugesperrt gewesen. Er soll zu einem grossen Gewölbekeller geführt haben, wo ein sagenhafter Schatz lagerte. Kein Sterblicher konnte an das Gold gelangen, denn eine schwarze Schlange und ein fürchterlicher Drache hätten den Zugang verhindert. Nur wer sich dem Teufel verschrieben hatte, konnte bis zum Schatz vordringen.

Die Sage vom Hagheerenloch

Ein reicher Bauernsohn aus der Gegend liebte ein armes Mädchen. Der Vater des Burschen verachtete es und wollte von einer Verbindung gar nichts wissen. In seiner Not schlich das Mädchen ins Hagheerenloch, um vom Schatz wenigstens einen bescheidenen Teil zu ergattern. Durch Beten zwang es Schlange und Drachen zum Rückzug. Es füllte sich die Schürze mit kostbaren Schätzen, vergass aber in seinem Glücke für kurze Zeit das Beten. Schnell schnappte der Drache zu und verschlang die Tochter. Deren Seele aber konnte er nichts anhaben. Als weisse Taube umkreiste sie dreimal das Haus ihres Geliebten und flog dann direkt himmelwärts.

6 Sternenberg

Die höchst gelegene Gemeinde des Kantons Zürich mit ihren nur 370 Einwohnern ist 2004 wegen des gleichnamigen Films mit Matthias Gnädinger bekannt geworden. Die Gegend wurde wegen ihrer Abgeschlossenheit relativ spät



Sternenberg (6)

besiedelt. Im 13. Jahrhundert wurde der Hof "Gfell" erwähnt. Das Gebiet gehörte damals dem Kloster St. Gallen und wurde von den Grafen von Landenberg verwaltet. 1550 kam die Gerichtsbarkeit an Zürich.

Dreihundert Jahre später zählte die Gemeinde fast 1500 Bewohner/innen. Sie trieben Landwirtschaft und suchten ihr karges Einkommen mit Heimarbeit aufzubessern. Nach dem Aufkom-

men der Fabriken wanderten viele ins Tal ab. Das hübsche Kirchlein wurde 1706 erbaut. 1952 erhielt die Gemeinde eine Versorgung mit Grundwasser, das vom Tal heraufgepumpt wird.

Seit etwa dreissig Jahren nimmt die Bevölkerung zu. Immer mehr Leute fliehen den Lärm, die Hektik und den Gestank des Unterlandes und suchen hier einen natürlichen Lebensraum.

Wanderinfos

Ausgangspunkt:

Bauma SBB (ZVV-Linie S26, ZVV-Linie 800.835 Pfäffikon-Saland, ZVV-Linie 850 Wetzikon – Bäretswil – Bauma)

Endpunkt:

Sternenberg (ZVV-Linie 809, wenig Kurse!), resp. Bauma SBB

Schwierigkeitsgrad:

mittelschwere ganzjährige Familienwanderung; Höhendifferenz 260 Meter; steile Abschnitte, aber immer wieder ebene "Ausruhstrecken"; meist gut begehbarer, sichere und naturbelassene Wege, bei Schnee: Vorsicht im Tüfenbach-tobel!

Marschzeiten:

Bauma – Tüfenbach - Hagheerenloch 1 1/2 h, Hagheerenloch – Sternenberg 40 min // Sternenberg – Musterplatz – Hundschielen – Bauma ca. 1 3/4 h

Rast- und Picknickplätze:

an der Töss; vor dem grossen Doppelgiessen; vor dem Hagheerenloch; in Sternenberg

Badegelegenheiten:

in der Töss, im Hallenbad Bauma

Restaurants:

in Bauma: Restaurant Bahnhof (Do./Fr. geschlossen), Café Volland (Mo. geschlossen.), Bistro "Halliträff" im Hallenbad (Mo. geschlossen.); in Tüfenbach: Restaurant Heimat (Mo. geschlossen.); in Sternenberg: Restaurant Sternen (Mo. ganzer Tag, Di. ab 17.00 Uhr geschlossen.)

Karten:

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

Bemerkungen:

- Für die Höhlenerkundung empfehlen sich unbedingt feste, hochgeschlossene Schuhe (eventuell Stiefel!) und eine oder mehrere Taschenlampen!
- Die Wanderung kann natürlich auch in umgekehrter Abfolge begangen werden.
- Die Postautoverbindung Bauma – Sternenberg führt nur wenig Kurse (bitte Fahrplan beachten!).