

ZUGnummer 19

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 11. Jahrgang, Nummer 19 • Winter 2005

SOS – Shuttle: Ist es wirklich billiger und zweckmässig, die S43 durch Busse zu ersetzen?

Der Teufelskreis

Können wir zwischen Rüti und Bauma auf die Bahn verzichten?

Editorial

Die IG Tösstallinie (IG) hat ihren Vorschlag für einen durchgehenden Halbstundentakt von Winterthur bis Rüti dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und allen Gemeinden entlang der S26 zugestellt. Er bringt einen gut merkbaren Fahrplan bei gleichzeitigen Einsparungen von gegen zwei Millionen Franken jährlich. – Nun will der ZVV einen eigenen Vorschlag durchsetzen, der die Umgebung von Wald besser mit Bussen erschliesst, den Fahrplan jedoch nicht verbessert und zudem die Existenz der gesamten Tösstallinie gefährdet.

Abbau der S26 in Raten

Hannes Gehring Ausnahmeweise haben wir diese ZUGnummer an alle Haushalte von Zell, der Tösstallinie entlang, bis Rüti versandt, und nicht nur den Mitgliedern der IG Tösstallinie. Wir wollen auf diesem Weg alle Betroffenen klar über die Auswirkungen des bevorstehenden Fahrplanwechsels im Dezember 2006 informieren und über ihre Möglichkeiten noch Einfluss zu nehmen. Der ZVV will die stündlich zwischen Rüti und Wald verkehrende S43 durch einen Bus ersetzen. Heute: im vollgestopften Bus stehend durch das Grundtal zu kurven ist nicht jedermanns Sache, besonders wenn man noch einen Koffer oder einen Kinderwagen dabei hat.



Bild SBB Bequem in der Bahn oder stehend im Bus? Bild DAD Hue

1 Die komplizierte Verbindung Winterthur-Rüti heute

Sandro Turcati Von Montag bis Freitag verkehrt heute die S26 halbstündlich zwischen Winterthur und Bauma und stündlich zwischen Bauma und Rapperswil. Die S43, auch "Shuttle" genannt, verkehrt zwischen Wald und Rüti um eine halbe Stunde versetzt, so dass in Rüti halbstündlich Anschluss zwischen Wald und Zürich entsteht. Am Wochenende verkehren die S26 zwischen Winterthur und Rapperswil nur stündlich, der Shuttle ebenfalls. Täglich ab acht Uhr

Von der Schiene auf die Strasse?

Soll die S43 durch einen Bus ersetzt werden? Wollen wir langfristig den Ersatz der S26 von Rüti bis Bauma durch Busse in Kauf nehmen?

Eine Podiumsveranstaltung mit Exponenten des ZVV, der Gemeinde Wald und der IG Tösstallinie.

Am Mittwoch 25. Januar 2006 um 19.30 Uhr im Gasthaus Schwert, Bahnhofstr. 12 in Wald.

Und später: Die Attraktivität der Strecke Richtung Winterthur wird sinken. Den TouristInnen wird die Reise zu umständlich. NeuzuzügerInnen werden sich überlegen, ob sie ins Tösstal ziehen wollen. Noch we-

Fortsetzung Seite 2

Fortsetzung Seite 2

Fortsetzung Editorial

niger wird die Strecke Wald – Wila befahren. Schlussendlich wird die ganze Strecke Rüti – Bauma auf Bus umgestellt, und der Traum vom durchgehenden 1/2-Stundentakt Rüti – Winterthur ist ausgeträumt. Wenn Gleise und Trasse längere Zeit nicht mehr gewartet werden, ist die Umstellung unumkehrbar. Eine ökologische und nachhaltige Entwicklung ist verunmöglicht. Der Ölpreis wird in den nächsten Jahren auf ein Mehrfaches von heute steigen, und entsprechend der Fahrpreis des Busses. Das Tösstal liegt am Rande der Metropole Zürich – Winterthur mit ihren vielen Arbeitsplätzen. Es wird also trotzdem gebaut werden, aber nicht ausgehend von den Bahnhöfen, sondern irgendwo in der grünen Wiese.

Wir von der IG Tösstallinie bitten Sie, an der Veranstaltung "Von der Schiene auf die Strasse?" (Seite 1) in Wald teilzunehmen, und dadurch ZVV, SBB und den Tösstaler Gemeindebehörden zu signalisieren: "Wir wollen unseren Zug nicht gegen einen Bus eintauschen!"

Können wir zwischen Rüti und ...

abends verkehrt die S26 nur stündlich zwischen Winterthur und Bauma, und der Shuttle wird eingestellt. Zwischen Bauma und Rüti verkehren dann stündlich Busse.

Der Fahrplan im oberen Töss- und Jonatal ändert demzufolge je nach Wochentag und Uhrzeit, und ist sehr unübersichtlich. Im Kursbuch 2005 umfasst der Fahrplan der Tösstallinie ganze 13 Seiten! Viele Fahrgäste "stranden" immer wieder in Bauma und Rüti in der Meinung, die Anschlüsse seien immer gleich.

2 Der durchgehende 1/2-Stundentakt Winterthur – Rüti

Noch im letzten Jahr stellte die IG das Konzept "Aktuell-Plus" vor, womit der Shuttle so in die S26 eingebunden wird, dass zwischen Winterthur und Rüti eine durchgehende halbstündliche Verbindung realisiert wird: Anstatt 40 Minuten pro Stunde nutzlos herumzustehen soll der Shuttle auch zwischen Bauma und Wald eingesetzt werden. Eckpunkte des Konzeptes waren, dass nicht mehr Züge als heute, d.h. sechs, benutzt, und keine Infrastrukturbauten benötigt werden. Der Vorstand hat die Studie zu "Aktuell-Plus" im letzten April als Begehren für das Fahrplan-Verfahren 2007/08 eingereicht, und sie im Mai den Gemeinden entlang der S26 zugestellt.

Die durch den ZVV veranlasste Prüfung des Vorschlages hat gezeigt, dass das Konzept realisierbar ist, und dass sogar ein kleiner, aber entscheidender Fahrzeitgewinn möglich ist. Bedingung dafür ist allerdings der Ersatz der heutigen Züge durch modernere Fahrzeuge, wie man sie auch auf den meisten Regionallinien von/nach Winterthur bereits kennt (Flirt, GTW,...). Basierend auf diesen Prüfungsergebnissen hat der Vorstand "Aktuell-Plus" optimiert: Der kleine Fahrzeitgewinn ermöglicht es, einen Zug weniger als heute einzusetzen, wenn alle Züge in Rüti wenden. Das Konzept – und der Fahrplan! – vereinfachen sich dadurch massiv, und es entsteht ein kostengünstiges, sehr attraktives Angebot für die ganze Region mit:

- halbstündlicher Bedienung durchgehend zwischen Winterthur und Rüti,
- halbstündlichem Anschluss in Winterthur auf S12,
- halbstündlichem Anschluss in Rüti, von Wald nach Rapperswil und umgekehrt
- Anschluss in Rüti im 20/40-Minutentakt auf S5 bzw. S15 von Wald nach Zürich und umgekehrt
- dadurch stündlich Anschluss in Zürich neu auch auf Fernverkehrszüge (via S15)
- kostengünstigem Betrieb mit 5 statt 6 Zügen und Einsparung von 2 Millionen Franken pro Jahr.

Die IG Tösstallinie setzt sich ein für ihren Fahrplan "Aktuell-Plus optimiert".

Er ist täglich gleich bis zum Betriebschluss, also auch am Abend und am Wochenende, und hat den folgenden Grundtakt:



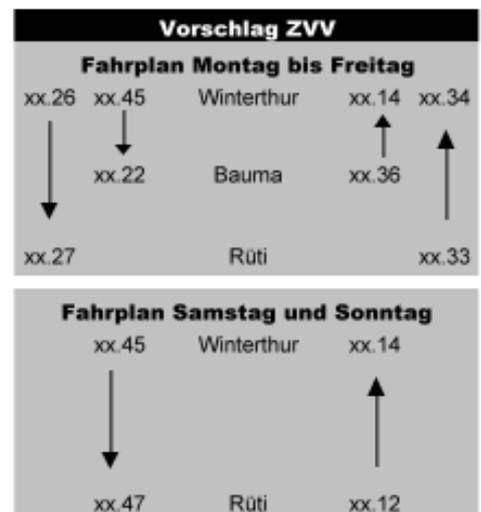
3 Der ZVV will den Shuttle durch einen Bus ersetzen

Der Zürcher Verkehrsverbund plant die S26 in Rüti wenden zu lassen, weil auf der Strecke Rüti – Rapperswil mit der S5 und der neuen S15 ein 1/4-Stundentakt entsteht. Dem stimmt die IG Tösstallinie zu. Wenigstens in eine Richtung steigt man in Rüti am gleichen Perron um, was das Umsteigen etwas leichter macht. Die IG fordert aber, dass wenn die S15 nicht fährt, d.h. am Wochenende, wenigstens eine S26 pro Stunde nach Rapperswil weiter geführt wird.

Ferner beabsichtigt der ZVV aber auch, die S43 zwischen Wald und Rüti aufzuheben. Als Ersatz plant er eine halbstündliche Busverbindung auf der Strecke Laupen-Wald-Rüti-Rapperswil. Diese Verbindung soll durch Zusatzkurse so verstärkt werden, dass werktags in den Spitzenstunden ein 1/4-Stundentakt zwischen Wald und Rüti mit Anschluss auf S5 und S15 entsteht. Dafür soll die Linie 881 nach Fägswil aufgehoben werden.

Das Fahrplanverfahren läuft noch, der Fahrplan des ZVV ist deshalb provisorisch.

Gegenüber heute enthält er keine Zusatzzüge am Abend und am Wochenende, zwischen Bauma und Rüti verkehrt die S26 nur stündlich und – wie heute – werktags zu anderen Zeiten als am Wochenende, am Abend fährt nach wie vor ein Bus zwischen Bauma und Rüti:



4 Was sind die Vorteile des ZVV-Vorschlages?

Die durch den ZVV vorgeschlagene Lösung bringt zweifelsohne eine Verbesserung der lokalen Beziehungen zwischen Wald und der "Aussenwacht" Laupen, sowie zwischen Laupen und Rüti /Rapperswil. Ferner würde zu Spitzenzeiten für Wald jede Viertelstunde ein Anschluss in Rüti nach Zürich und Rapperswil bestehen.

Unbestritten ist auch, dass die Betriebskosten für die Tössallinie deutlich gesenkt werden können, obschon der Ausbau des Busangebotes einen beachtlichen Teil dieser Ersparnis wieder rückgängig macht. Dank Abschluss der S26 in Rüti und Umstellung der S43 auf Busbetrieb, aber abzüglich der Mehrkosten für den Bus, rechnet der ZVV per Saldo mit einer Einsparung von 1,6 Millionen Franken pro Jahr.

Wichtig ist zu beachten, dass diese Kostenberechnung und die Bemessung der Gemeindebeiträge an den ZVV voneinander unabhängig sind. Für die Höhe dieser Beiträge zählen nur die Anzahl Abfahrten von allen Haltestellen auf dem Gemeindegebiet. Eine Zugsabfahrt zählt zwar das Fünffache einer Busabfahrt, wenn der Bus aber pro Stunde 4 Mal statt 1 Mal verkehrt, und zudem öfters auf dem Gemeindegebiet hält, kommt dies die Gemeinde trotzdem sehr teuer zu stehen. Der ZVV rechnet provisorisch damit, dass die Gemeindebeiträge Dürntens stark sinken, hingegen diejenigen der Gemeinden Rüti (ohne S15) und Wald gegenüber heute unverändert bleiben. Rüti und Wald sparen also nichts.

5 Was sind die Nachteile und Folgen der ZVV- Sparpolitik?

Es wird ein negatives Zeichen für die Entwicklung des Töss- und Jonatals gesetzt, und ein Abwärtstrend signalisiert. Der komplizierte, schwer merkbare Fahrplan bleibt. Mit der Abschaffung des Shuttles werden die Fahrgäste von Zürich nach Wald und umgekehrt dazu gezwungen, die Strecke Rüti – Wald mit dem Bus zu fahren. Bahnseitig würde ja nur noch eine stündliche Verbindung von Wald über Rüti nach Zürich und umgekehrt mit der S5 verbleiben, womit – wie heute – in Zürich kein Anschluss auf Fernverkehrszüge bestünde. Die Nachfrage und damit die Auslastung der S26 würde auch auf ihrem südlichen Teil massiv sinken. Der Bus würde die S26 "aushungern" und von ihr wichtige Marktanteile übernehmen.

Danach wäre es wahrscheinlich nur noch eine Frage der Zeit, bis die S26 im oberen Töss- und Jonatal ganz aufgehoben würde: Der Ersatz des Shuttles durch den Bus läutet also die Abschaffung in Raten der Strecke Bauma – Rüti ein! Tourismus und wirtschaftliche Entwicklung werden zurückgehen. Investitionen in die Bahninfrastruktur in Millionenhöhe während Jahr-

zehnten gehen verloren. Busse sind zudem nicht ökologisch und werden wegen den steigenden Treibstoffpreisen auch immer teurer.

Aufgrund der heutigen Frequenzen von 150 Personen pro Zug wird absehbar, dass zu Stosszeiten zwischen Wald und Rüti meist nur "Steh- oder Sardinenplätze" verfügbar sein werden, weil sich auch mit 4 Bussen pro Stunde diese Nachfrage nicht anders bewältigen lässt. Noch heute schmerzt im Tösstal die Stilllegung der Strecke Bauma – Hinwil. Die Entwicklung der Fahrgastfrequenzen auf der Busstrecke Bauma – Wetzikon zeigt, dass diese Stilllegung aus heutiger Sicht wohl ein Fehler war, den es im Jonatal nicht zu wiederholen gilt.

6 Hoffnung für unser schönes Tösstal!

Das Entwicklungspotential unserer Bergregion liegt in der attraktiven Wohnlage "im Grünen" und in der schönen, weitgehend unberührten Landschaft, die Tausende Erholung Suchende anzieht. Die Bahn fördert die Entwicklung der Siedlungen in der Nähe der Stationen und wirkt somit der Zersiedlung entgegen. Buslinien tendieren zu vielen Haltestellen und fördern dadurch eine linienförmige Entwicklung entlang von Strassen, was in unseren nicht allzu breiten Tälern nicht gewünscht ist. Auch zur Förderung des Freizeitverkehrs ist ein leistungsfähiges und zuverlässiges öffentliches Verkehrssystem von zentraler Bedeutung, wenn man vermeiden will,



dass dieser Verkehr nur noch mit dem Auto stattfindet. Wie sollen im Winter die Touren- und Skifahrer, Schlittler und Eiskletterer transportiert werden? Wie kommen im Sommer und Herbst die Schulreisen und die Wandergruppen ins obere Tösstal?

Fortsetzung Seite 4

Inhalt

Können wir zwischen Rüti u. Bauma auf die Bahn verzichten?	1
Editorial	1
Notfall-Nummer	6
Bahn oder Bus? – IG und ZVV informierten Gemeinden	6
Rütis Bahnhofspaten	7
Totengräber der Tössallinie	8
Baustellenbesuch AlpTransit	11



Das öffentliche Verkehrsangebot zwischen Winterthur und Rütli lässt sich als **Rückgrat mit Rippen** darstellen. Die Tösstallinie entspricht der Wirbelsäule, die Rippen sind die Buslinien in unsere Seitentäler und auf unsere Hügel, gewähren die Feinerschliessung und stärken die Tösstallinie:



Eine regelmässige Zugverbindung Rütli – Winterthur ist eine nachhaltige Investition in die Zukunft! Die Fahrgäste aus Wald nutzen weiter die Bahn. Die Attraktivität des Zuges für Pendler und Touristen steigt. Das obere Tösstal wird wirtschaftlich aufgewertet. Dank besserem Angebot steigt die Fahrgastzahl und die Rentabilität. Wird die Wirbelsäule hingegen geschwächt, so leiden nicht nur die Wirbel (die Stationen) darunter, sondern das ganze Gefüge. Anschlüsse werden schwieriger, die Attraktivität des gesamten Systems sinkt, der öffentliche Verkehr wird durch den privaten Auto-Verkehr ersetzt, Buslinien werden unrentabler, das Angebot wird deshalb wieder gekürzt und der Teufelskreis schliesst sich!

Die IG Tösstallinie setzt sich daher für unsere "Wirbelsäule" ein und hat Vorschläge entwickelt, wie diese gestärkt werden könnte ohne Mehrkosten zu verursachen und im Gegenteil sogar noch zu sparen.

7 Was kostet der durchgehende Halbstundentakt?

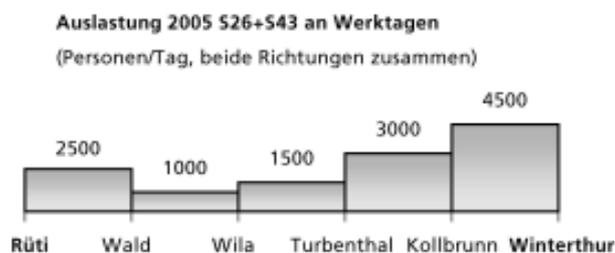
Die Kosten für S26 und S43 betragen heute gemäss Angaben des ZVV 14 Millionen Franken pro Jahr. Der Shuttle ist mit Standzeiten von 40 Minuten pro Stunde (!) höchst unproduktiv, aber er steigert die Attraktivität der S26 indem er sie ergänzt, weshalb er nicht isoliert betrachtet werden darf. Bei einer Streichung des Shuttles muss man jedoch auch die Zusatzkosten für den Bus berücksichtigen.

Gegenüber heute würden der ZVV-Vorschlag, gemäss eigener Angabe, per Saldo rund 1,6 Millionen Franken pro Jahr einsparen, der IG-

Vorschlag – bei klar besserem Angebot – nach eigener Schätzung mindestens zwei Millionen, weil der Bus entfallen würde. Selbst mit einem verbesserten Busangebot Wald.– Laupen (Details wären noch zu definieren) wäre der IG-Vorschlag etwa gleich günstig wie der ZVV-Vorschlag!

8 Wir Tösstalerinnen und Tösstaler müssen uns wehren

Die Aufhebung des Shuttles zwischen Rütli und Wald hat zur Folge, dass diese Strecke weniger benutzt wird, und so die ganze Strecke Rütli – Bauma in Gefahr ist, ebenfalls durch eine Buslinie ersetzt zu werden. Dies zeigt die nachstehende Grafik der Streckenauslastung, worin **die aktuellen Nachfragedaten der SBB zusammengefasst sind:**



Werktags benützen zwischen Wila und Wald noch knapp 1000 Fahrgäste täglich die S26, beide Richtungen zusammen genommen, wobei auf dieser Teilstrecke auffällt, dass die Auslastung am Wochenende etwa gleich hoch ist wie an Werktagen.

Zwischen Wald und Rütli benützen werktags ca. 1500 Personen die S26 und weitere 1000 Personen die S43. Von diesen 2500 Personen steigen 3/4 in Wald ein und aus (alle Fahrgäste der S43 und knapp 2/3 der Fahrgäste der S26).

Den SBB-Daten ist zu entnehmen, dass zu Spitzenzeiten am Morgen und am Abend zwischen Wald und Rütli bis zu 150 Personen pro Zug bzw. 300 pro Stunde befördert werden. Wenn nun wiederum 3/4 davon mit Bussen im 1/4-Stundentakt befördert werden müssen, ergibt dies eine durchschnittliche Belegung von 50-70 Fahrgästen pro Bus ab bzw. bis Wald – ohne die Fahrgäste von/nach Fägswil dazu gezählt zu haben!

Solange die Verfügbarkeit von moderneren Zügen nicht umgesetzt ist, könnte sich die IG Tösstallinie folgende, vorübergehende Massnahmen vorstellen, die ihr Angebotskonzept Aktuell-Plus optimiert trotzdem ermöglichen würden:

- Kürzung der Züge von 4 Wagen mit 240 Sitzplätzen auf 3 Wagen mit 180 Sitzplätzen (erlaubt eine höhere Beschleunigung)

- nur stündliche Bedienung der beiden Halte mit den geringsten Fahrgastfrequenzen Tann und Saland (spart ca. 2 Minuten pro Richtung ein)
- Tann und Saland sollen wieder halbstündlich bedient werden, sobald dies möglich wird.

Leider lehnt der ZVV auch diesen Kompromiss ab.

Auch die SBB möchten das Konzept Aktuell-Plus optimiert nicht weiter vertiefen und ebenfalls keine attraktiven Lösungen für das Angebot in unserer Region suchen. Zu diesem Bild passen auch ihre Pläne, bei uns den Holztransport auf die Strasse zu verlegen. Zynisch fügt sich hier die Absicht ein, vermehrt Parkgebühren an den Stationen zu erheben: Wer parkiert schon, wo kein Zug mehr fährt? Vielleicht



**BRUNO
WAGNER**

Tel. 052 385 26 92
Fax 052 385 41 85
Natel 079 344 04 41
e-mail: info@wagner-bedachungen.ch

**Bedachungen
Fassaden
Reparaturen**

Bruno Wagner
Mühleweiherweg 2
8492 Wila

Vorstössen bis hin zu einer Initiative führen könnten.

Parallel dazu soll geprüft werden, wie das – heute tatsächlich unbefriedigende – Angebot zwischen Wald und Laupen verbessert werden kann.



Ideal für die Tösstallinie: Fahrzeug mit kleinem Gewicht und grosser Beschleunigung. Bild SBB: Stadler „Flirt“

ist die Zeit reif, in der man etwas lauter über eine Ausschreibung des Bahnangebotes in unserer Region nachdenken darf: Turbo und SOB könnten ja bessere Ideen haben, oder die SBB würden dazu angespornt, doch noch selber welche zu entwickeln.

Der ZVV muss sparen. Das macht er nicht aus eigenem Antrieb, sondern weil der Kantonsrat das so beschlossen hat. **Der Druck für ein besseres, nachhaltigeres Angebot auf der Tösstallinie muss also "von unten", von der Bevölkerung kommen.** Die IG Tösstallinie setzt sich dafür ein, dass die Gemeinden und die Bevölkerung über die Abbaupläne des Kantons und die Alternativvorschläge informiert werden. Aus der Diskussion darüber soll die Haltung der Bevölkerung ermittelt werden. Je nach Ausgang der Diskussion wird die IG mithelfen, Gegenmassnahmen in Zusammenarbeit mit Parteien und Verbänden zu entwickeln, die von

*** * * Wir suchen dringend * * ***

- eine Aktuarin oder einen Aktuar, die/der unsere Protokolle zuverlässig schreibt, aber sich auch den Anliegen der IG Tösstallinie verbunden fühlt. Für nähere Informationen nehmen Sie bitte Kontakt auf mit Hansueli Lehmann, Telefon 052 386 10 06.
- eine Rechnungsführerin oder einen Rechnungsführer die/der unsere Buchhaltung erledigt, die Mitgliederadministration führt und ebenfalls Interesse für die Ziele der IG Tösstallinie hat. Für nähere Informationen nehmen Sie bitte Kontakt auf mit Martin Weisskopf, Telefon 052 265 12 42.

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:

Sandro Turcati
Eilibergstrasse 4
8492 Wila

Vizepräsidentin:

Brigitta Meierhofer
Seelmatten
8488 Turbenthal

Protokollführer:

Hansueli Lehmann
Im Bungert 5
8494 Bauma

Rechnungsführung und

Mitglieder-
administration:

Martin

Weisskopf Engler
Ghöchstrasse 12
8498 Gibswil Ried

Logistik:

Christel Kägi
Eichhaldenstrasse 4
8492 Wila

Publikationen:

Hannes Gehring
Müliwiesstrasse 57
8487 Zell

Beisitz:

Peter Schwarzenbach
Raad
8498 Gibswil

Alois Fischer

Turmstrasse 16
8330 Pfäffikon

Bahn oder Bus? – IG und ZVV informierten die Gemeinden

Die IG Tösstallinie (IG) sucht den Kontakt mit den Gemeinden

Hannes Gehring Auf Mittwoch 5. Oktober lud die IG Tösstallinie (IG) die Gemeindebehörden entlang der Tösstallinie, sowie Vertreter der Vereinigung Pro Zürcher Berggebiet (PZB) und des Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ins Restau-



Engagierte Vertreter der Gemeinden

rant Blume in Fischenthal ein. Ziel war, den Behördenvertretern den Vorschlag der IG zu erklären, den durchgehenden 1/2-Stundentakt von Winterthur bis Rüti – die S43 in die S26 integriert –, und die Situation des bevorstehenden Ersatzes der S43 durch einen Bus plastisch

vor Augen zu führen, den Standpunkt der Gäste zu erfahren und auch ihre Vorstellung, was die IG nun unternehmen sollte.

Sandro Turcati schilderte neben Nachteilen für die Fahrgäste durch Reisen im überfüllten Bus vor allem die nachteilige Wirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung des oberen Tösstals. Bushaltestellen in kurzen Abständen bewirkten eine Zersiedelung entlang der Buslinie statt eine Konzentration neuer Siedlungen rund um die Bahnhöfe und beein-



Sandro Turcati,
Verkehrsplaner und
Präsident der IG
Tösstallinie

trächtigten so den Erholungswert der Landschaft. Der umständliche Fahrplan veranlasse NeuzuzügerInnen nicht auf den Zug umzusteigen und TouristInnen das Tösstal zu meiden.

Vertreter von ZVV und PZB folgten der Einladung leider nicht. Der Zeller Gemeindepräsident Ernst Huggler wünschte, dass die IG die Bevölkerung des Tösstals leicht verständlich informiere. Kritische Stimmen müssten von ihr kommen, nur so hätten die Politiker auch die nötige Rückenstärkung um zu handeln. Er bemerkte auch, dass die IG immer einen guten Draht zum ZVV gehabt habe, und dass dieser nun nicht durch eine provokative, einseitige Darstellung der IG gestört werden sollte. Gemeinderat Richard Illi betonte, dass die Bevölkerung von Zell bis Bauma winterthurorientiert sei, und deshalb nur mit guten Argumenten für eine durchgehende Bahnlinie bis Rüti zu gewinnen sei.

Der Turbenthaler Gemeinderat und Strassenvorstand Daniel Rüegg setzte sich voll ein für die Tösstallinie und forderte die IG auf, unbedingt an die Öffentlichkeit zu gehen. Mit einfachen und klaren Formulierungen die Bevölkerung über die bevorstehende Trendwende zu informieren.

Der Fischenthaler Gemeinderat Dieter Isler unterstützt die IG und ihren Einsatz für eine durchgehende Bahnlinie von Winterthur bis Rüti. Von den Gemeinden Wald und Rüti wünscht er sich mehr Unterstützung für dieses Ziel.

Unter den Vertretern der vier Gemeinden und der IG entstand eine angeregte Diskussion. Alle

SOS in der Bahn

Im Notfall 0800 117 117

Der ZVV hat in den Wagen gut sichtbare Hinweisschilder angebracht, damit die Nummer im Notfall sofort verfügbar und per Handy anrufbar ist.

Bereits in unserer ZUGnummer 15 hatten wir auf die Notfallnummer der Bahnpolizei hingewiesen. Die Bahnpolizei kann bei einem Anruf direkt überprüfen wo sich Zug und Hilfesuchende befinden, und im Extremfall auch einen Schnellzug in einem kleinen Bahnhof anhalten. Jörg Stocker, Kommandant Bahnpolizei, weist allerdings darauf hin, dass laut Statistik der öffentliche Verkehr immer noch sicherer sei als der Rest des öffentlichen Raumes.



waren sich einig, dass die IG ihre Bestrebungen um den Erhalt der Tösstalbahn fortführen, und nicht den Erholungswert des Tösstals durch Zersiedlung und Lärm verunmöglichen und eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung aufs Spiel setzen sollte.

Der ZVV muss sparen

Der ZVV lud ebenfalls die Tösstaler Gemeinden, IG und PZB auf Dienstag 25. Oktober ins Restaurant Bahnhof in Bauma ein, zum Thema "Fahrplan 2007 der Tösstallinie Winterthur-Rapperswil, Gemeindeinformation."

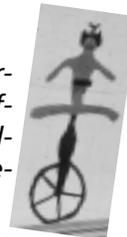
Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen würden Angebote mit schwacher Nachfrage überprüft. In diesem Zusammenhang sei an der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland über die geplante Umstellung der S43 auf Busbetrieb informiert worden. Der ZVV und die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) orientierten im Detail über geplante Massnahmen, vorgesehene Busersatzangebote sowie die gewünschte künftige Entwicklung der Tösstallinie.

Sie erwähnten auch die schlechtere Transportqualität und Umweltbilanz von Bussen gegen-

über der Bahn. Auf den Vorschlag der IG mit ihrem durchgehenden 1/2-Stundentakt und auf die Wirkung des negativen Signales auf die wirtschaftliche Entwicklung des Tösstals gingen sie allerdings nicht ein. Die IG hatte an dieser Präsentation nur Beobachterstatus, und hatte deshalb beschlossen, vorgängig die Gemeinden über ihren Standpunkt zu informieren.

Wir können noch Einfluss nehmen

Im März 2006 wird der provisorische Fahrplan 2007 des ZVV in den Gemeinden aufgelegt, und Änderungswünsche der Bevölkerung können direkt bei der eigenen Gemeinde vorgebracht werden.



Im April 2006 werden die Anträge durch die Gemeinden geprüft, an die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen ZVV und VZO weitergeleitet und von diesen beurteilt.

Im Mai 2006 folgt die Präsentation an den Regionalen Verkehrskonferenzen, im August sind noch Rekurse möglich, und im Dezember 2006 schliesslich tritt der neue Fahrplan in Kraft.

Die SBB sparen auf dem Buckel von Freiwilligen

Rütis Bahnhofpaten und das Projekt „Fair Rail“

Patenschaft für den Bahnhof Rütli

Peter Schwarzenbach Unter dem Projekt Fair Rail setzen die SBB am Bahnhof Rütli (neben ihrem nur noch zu Bürozeiten arbeitenden kleinen Verkaufsteams) auf der Basis von Freiwilligenarbeit mit Unterstützung der Gemeindebehörden sowie der Bahn- und Kantonspolizei so genannte Bahnhofpaten ein. Prävention im Sinne von „Hinsehen, nicht Wegschauen“, sichtbare bewusste Präsenz und damit eine niederschwellige Konfliktvermittlung sei das Hauptziel. Zusätzlich sollen einfache Hilfeleistungen erbracht und bei heiklen Vorkommnissen Meldung an die zuständigen Stellen erstattet werden.

Grundsätzliche Fragen

Als Sofortmassnahme verdient diese innovative Lösung volle Unterstützung. Sogleich drängen sich aber grundsätzliche Fragen und Zweifel auf: „Warum kommt es überhaupt soweit, dass nun ausgerechnet mit Freiwilligen wieder Ordnung an Bahnhöfen geschaffen werden muss? Haben nicht die SBB aus reinen Spargründen

<p>052/385 10 30</p> <p>ASTRA</p> <p>SANITÄR</p> <p>8488 Turbenthal</p> <p>Natel 079/430 67 32</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Sanitäre Installationen ● Neubauten, Umbauten ● Solar-Anlagen SOLKIT ● Bodenleitungen ● Reparatur-Service ● Boiler-Entkalkung ● V-Zug-Geräte
--	--

ihr Personal abgebaut und Verkaufspersonal im Call-Center Brig oder SBB-Cargo- Angestellte in Basel konzentriert? Wenn sich der Zürcher Kantonsrat nicht gewehrt und einen jährlichen Zusatzkredit von 14 Millionen Franken gesprochen hätte, würden auch im Kanton Zürich, wie das in der übrigen Schweiz der Fall ist, unsere S-Bahnzüge abends ohne Zugbegleitung fahren.

Fortsetzung Seite 8

Früher, als es noch reichlich Bahnpersonal gab

Eine Bahn zu betreiben, dabei den grössten Teil des Personals von der Kundenfront abzuziehen und die sich daraus ergebenden Verslumungen



Bild SBB

und Belästigungen an Bahnhöfen und in Zügen nur damit zu begründen, die Gesellschaft habe sich eben negativ verändert und dies sei nicht ein Problem der SBB sondern der Öffentlichkeit, greift eindeutig zu kurz. Auch früher gab es Randalierer, Betrunkene und Querschlä-

ger, aber diese Leute wurden von damals reichlich anwesendem Bahnpersonal in die Schranken gewiesen. So haben wir heute eine doppelt problematische Situation: die gesellschaftlichen Probleme haben sich verschärft und zusätzlich fehlt weitgehend das beaufsichtigende und kundendienstlich tätige Bahnpersonal. Die ohne Lohn freiwillig arbeitenden Bahnhofpaten sind zwar eine sinnvolle aber sicher keine Dauerlösung. Hier wieder klare Verhältnisse und Verantwortlichkeiten zu schaffen, ist eine dringende Aufgabe der kantonalen und eidgenössischen Politiker.

Angestellte besser "verteilen"

Zum Schluss ein Vorschlag, wie die personelle Präsenz an Bahnhöfen teilweise gelöst werden könnte: Zur Zeit arbeitet eine grössere Anzahl des Verkaufs-, Verwaltungs- und Infrastrukturpersonals vor ihrem PC sitzend, teils im Schichtbetrieb, zentralisiert in wenigen einzelnen grossen Bürogebäuden, in Brig, Basel, Zürich, usw. Es wäre doch möglich im Zeitalter der globalen Vernetzung dieses Personal in den noch vorhandenen Stationsbüros (das SBB eigene Kommunikationsnetz ist ja vorhanden) dezentralisiert wirken zu lassen. So hätte ein grösserer Teil der SBB-Angestellten neben ihrer Arbeit direkten Kundenkontakt und könnte am jeweiligen Bahnhof zum Rechten sehen.

Die Walder Bevölkerung wehrt sich für die Bahn: WAZ 124, November 2005

Totengräber der Tösstlinie

Die Absicht des Zürcher Verkehrsverbunds, den Shuttle zwischen Wald und Rüti von der Schiene auf die Strasse zu verlegen, stösst auf Widerstand. Der Bericht über das drohende Aus für die S 43 in der letzten Zeitung für Wald (WAZ) hat lebhaftere Reaktionen ausgelöst. Der Busersatz wird unisono abgelehnt. Wir konnten einige Leserbriefe abdrucken. Die beiden Walder Kantonsräte, Peter Weber und Martin Kull, stellen kritische Fragen zur geplanten Umstellung.

Stehend durchs Grundtal

Ernst Oehninger Gemäss VZO-Direktor Trachsel soll die Umstellung auf Bus ein grosser Fortschritt sein. Der Chef der Verkehrsbetriebe leidet offensichtlich an Deformation professionelle. Wo es Bahnen gibt, sind Busse das Markenzeichen für Unterentwicklung, Provinzialität, Luftverschmutzung, Gestank und Zeitvergeudung. Busse bedeuten wesentlichen Komfortabbau und Zeitverlust, weil Lesen und andere nützliche Tätigkeiten nicht möglich sind und der Pendler zum Passivfahren verdammt ist.

Dank grossem Stehplatzangebot soll die Kapazität laut Trachsel auch in Spitzenzeiten ausreichen. In einer Zeit, da für Car-Passagiere die

Gurtentragpflicht eingeführt werden soll, rühmt er sein grosses Stehplatzangebot, in der Tat ein kaum mehr zu überbietender Fortschritt. Auf der gefährlichen Strecke durchs Grundtal Stehplätze anzubieten, zeugt von mangelndem Sicherheitsdenken und Verantwortungsbewusstsein.

Dass die SBB-Regionalleitung keine Stellung nehmen will, ist verständlich. Die Umstellung des Pendlerverkehrs auf Busse wäre für sie ein Geschenk vom Himmel weil endlich die Stilllegung dieser Linie in greifbare Nähe rücken würde. Schon beim nächsten Fahrplanwechsel hiesse es,

der Freizeitverkehr sei viel zu gering, um deren Aufrechterhaltung zu rechtfertigen.

Im Gemeinderat von Wald muss man sich daher bewusst sein, dass ein Ja zum Buskonzept unweigerlich das Aus für die Bahn bedeutet.

Lieber im Zug unterwegs

Linda Wipf Dass die Zugverbindung Wald-Rüti durch Busse ersetzt werden soll, bedaure ich sehr. Viel lieber bin ich mit dem Zug unterwegs, weil er ruhiger fährt und ich lesen kann. Die Bahnstrecke gefällt mir wesentlich besser als die Strasse durch das Grundtal. Ich empfinde den Zug als umweltfreundlicher. Die Diesel- und Benzinpreise steigen und steigen. Hoffentlich bleibt uns die Eisenbahn erhalten!

Totengräber der Tösstallinie

Erwin Ochsner Seit über 25 Jahren pendle ich von Wald nach Zürich zur Arbeit und vielfach noch weiter. Ich habe mir einige Gedanken gemacht, was eine solche Umstellung bedeutet.

Es ist nicht zu vermeiden, dass man bei den Busverbindungen vielfach mit Stehplätzen vorlieb nehmen muss. Was das auf der kurvenreichen Strecke bedeutet, wissen Alte, die mit den Abendkursen nach Hause fahren. Die Inhaber von Fahrscheinen 1. Klasse fühlen sich als Stehpassagiere mit diesem Komfort im wahrsten Sinne des Wortes mehrfach verschaukelt. Koffer für längere Reise und Kinderwagen unterbringen? Nicht möglich.

An der Bahnstrecke Rüti-Wald wurde in den letzten Jahren der Gleiskörper bearbeitet und Stützmauern gebaut. Der Bahnhof Wald erhielt einen Zusatzperron für den Shuttle sowie verbesserte Signalanlagen. Wenn weniger Züge fahren, wird der Trasseepreis höher und die Strecke ist in vermehrtem Mass von der Umstellung auf Bus bedroht. Erschwerend kommt noch dazu, dass die SBB den Holzverlad in Wald aufgeben und so auch keine Güterzüge mehr einen Beitrag an die Bahnlinie zahlen.

Im Moment sieht die Rechnung offenbar gut aus. Man spart, weil der Bus keine Trasseepreise bezahlt. Langfristig gesehen koppelt man eine Gemeinde mit rund 8500 Einwohnern vom Bahnverkehr ab. Eine vermeintlich billigere Lösung schlägt ins Gegenteil um. Dar-

um ist nachhaltiges Denken und Planen gefragt, wie man weiss keine Stärke der heutigen Manager, die nur auf kurzfristigen, Erfolg aus sind.

Die Fahrplanmacher der SBB seien daran erinnert, dass der Bereich Infra auch zu ihrer Firma gehört. Ich glaube den Versprechungen nicht, dass der Betrieb Wald-Bauma bestehen bleibt, denn wenn die Trasseekosten auf weniger Züge verteilt werden, sinkt die Rentabilität. Wer will Totengräber der Tösstallinie werden?

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



Blick hoch über der Bahnlinie gegen Bauma

Fortsetzung Seite 10

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
Ghöchstrasse 12
8498 Gibswil Ried

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil.
Auflage:
16 000 Exemplare.

Attraktiver mit modernen Zügen

Jakob Brändli Ist es zukunftsrichtig und sinnvoll, nur auf den Verkehrsträger Strasse zu setzen? Ist die Verlagerung der S 43 auf die Strasse der Anfang vom Ende der Tösstallinie? Hat die VZO eventuell die Absicht, ihr Netz auf



Bild aus der Homepage der VZO: „S-Bahn-Bus“. Soll es wohl der Bus sein der die Bahn bedient, oder jener der sie ablöst?

Kosten der Bahn zu optimieren? Ist die billigere auch die bessere Lösung?

Als regelmässiger Benutzer des öffentlichen Verkehrs auf unserer Tösstallinie nehme ich Stellung zugunsten der S 43. Durch den Ersatz des in die Jahre gekommenen Rollmaterials durch moderne Stadler-Niederflurfahrzeuge, wie andernorts auf Nebenlinien, könnten Attraktivität und Bequemlichkeit erheblich gesteigert werden. Die Kombination von S43 und S26 müsste einen durchgehenden 1/2-Stundentakt von Rüti bis Winterthur möglich machen. Dies wäre ein Beitrag an die Förderung und den Erhalt des öffentlichen Verkehrs.

Der Anfang vom Ende

L. und B. St. Warum wir dagegen sind, die Bahn durch einen Bus zu ersetzen: Hauptgrund Ökologie: Die Bahn verschmutzt die Luft nicht.

Fragen an die Regierung

Die Kantonsräte Peter Weber (Grüne) und Martin Kull (SP) haben eine parlamentarische Anfrage eingereicht. Darin ersuchen sie die Regierung um Stellungnahme zu folgenden Punkten im Zusammenhang mit der geplanten Umstellung der S 43 auf Bus:

- Ist dieses Vorgehen tatsächlich der erste Schritt einer vorausschauenden Planung mit dem Fokus auf Redimensionierung der Eisenbahnleistungen in den Randgebieten? Der geplante Abbau steht im Widerspruch zur Tatsache, dass die Strecke Wald-Rüti erneuert und der Bahnhof Wald unlängst mit einem Hochperron und einer zusätzlichen Signalanlage ausgerüstet worden ist.
- Auf welcher Basis wurden die Auswirkungen der Umlagerung von der Schiene auf die Strasse bei Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit, Umweltqualität, Siedlungs- und Landschaftsqualität sowie Grundversorgung untersucht und bewertet?
- Die beabsichtigte Umlagerung erfordert auf der Strasse flankierende Massnahmen. Tempo 50 und Überholverbot auf der ganzen Strecke Wald-Rüti sowie ein vorgängig erstellter, durchgehender Veloweg. Welche dieser Vorkehren werden bis wann angeordnet bzw. realisiert?
- Die Bahn verrechnet für jeden Zug einen Trasseepreis, dazu kommen noch Löhne und Unterhalt, der Bus hingegen fährt «gratis» auf der Strasse und erhält erst noch eine Rückvergütung für den Treibstoff. Mit diesen ungleich langen Ellen kann jede Bahnverbindung gekillt werden.

Der Bus hingegen erhöht den Strassenverkehr. Das Grundtal ist gefährlich und mit Individualverkehr schon genug belastet. Weiterer Grund: Die Trasse und das Wagenmaterial der Bahn sind vorhanden. Und: Zug fahren ist bequemer, als im vollgestopften Bus zu stehen.

Die vorgeschlagene Lösung ist der Anfang vom Ende. Wenn die S 43 durch einen Bus ersetzt wird, ist die weitere Entwicklung vorprogrammiert. Nächster Schritt ist dann die Aufhebung aller Züge zwischen Bauma und Rüti. Dann folgt die Schliessung des Bahnhofs Wald. Das wäre ein Riesenverlust für Wald mit seiner neuen Bahnhofstrasse, die man dann in Bushofstrasse umbenennen müsste.

Katastrophale Entscheidung

Helena Graf Ich finde es unverständlich, wenn die S 43 durch Busse ersetzt wird. Es gibt einige Argumente für die Erhaltung der S 43.

Zug fahren ist bequemer als Bus fahren. Man kann lesen und wird nicht so durchgeschüttelt wie im Bus. Die S 43 ist in den Stosszeiten immer voll. Stehplätze im Bus sind eine Zumutung. In diesem Fall würde ich wieder selber mit dem Auto nach Bubikon fahren, was ich aus Umweltschutzgründen aber ungern mache.

Ein- und aussteigen kann man von der neu erbauten Rampe der S 43 im Bahnhof Wald prima. Wo bleibt denn da die Planung? Dieser Perron ist ja erst kürzlich erstellt worden.

Das Grundtal ist regelmässig wegen Unfällen gesperrt. Die Bahnlinie ist auch im Winter sicherer. Ich möchte aus Sicherheitsgründen die Bahn und nicht das Auto benutzen. Wird denn das Bahnfahren in Zukunft nur noch bestraft? Hat Umweltschutz ausgedient? Ich hoffe sehr, dass diese katastrophale Entscheidung nicht eintritt.

Baustellenbesuch AlpTransit in Amsteg am 22. Juli 2006

Infolge grossen Andrangs kann der Besuch der Tunnelbaustelle "AlpTransit Gotthard" leider erst nächstes Jahr stattfinden. Der Termin in Amsteg ist aber bereits fix gebucht, so dass Sie ihn sich vormerken können:
Samstag 22. Juli 2006, von 10.00 bis ca. 13.00 Uhr.



Bilder SBB: Neat

Der Besuch umfasst einen Vortrag von einer Stunde und eine Begehung der Baustelle im Tunnel von ebenfalls ca. einer Stunde. Mit Umziehen und Transfers wird der ganze Besuch etwa drei Stunden dauern.

Wir möchten für unsere Mitglieder als Dank für ihre Treue und ihr Interesse an einer lebendigen Tösstallinie einen Teil der Kosten übernehmen. Die Teilnehmerzahl ist aus Platzgründen begrenzt.

Wegen den besonderen klimatischen Bedingungen ist die Begehung des Tunnels für Kinder und Personen die empfindlich sind auf Lärm, oder Probleme mit dem Atmen oder dem Kreislauf haben nicht geeignet. Ansonsten aber ist keine besondere Kondition erforderlich.

Wir werden den Besuch mit einem noch zu bestimmenden Rahmenprogramm ergänzen, und Sie im Frühjahr detailliert über das Programm orientieren.



ZUGnummer

Teilen Sie unsere Sorgen über die Zukunft der Tösstallinie?

Wenn man in Wald mit der Umstellung auf Busse beginnt, dann wird bald davon die Rede sein, die ganze Strecke Rüti – Bauma umzustellen. Der Sommerabend an der Rapperswiler Promenade von Turbenthal aus, oder der Bergausflug von Winterthur aufs Hörnli werden bereits umständlich: in Bauma warten, auf den Bus umsteigen, wie komme ich zurück, wann fährt der Bus? Und auch die Sorge um unseren blauen

Planeten wird immer dringlicher. Tagesanzeiger, 25.11.2005 : Forscher der Uni Bern führen in der Antarktis Tiefbohrungen durch. In den Eiskernen stellen sie fest, dass in den letzten 50 Jahren der CO₂-Gehalt in der Atmosphäre 200 Mal schneller angestiegen ist als in den vergangenen 650'000 Jahren, und jetzt bereits 27% höher ist als er je zuvor war.

Ihre Meinung interessiert uns! Bitte schreiben Sie an: IG Tösstallinie, Eilibergstr. 4, 8492 Wila oder ig.toesstallinie@bluewin.ch.

Blick aus dem Bahnfenster auf die Töss bei Turbenthal



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



Engelchen im Freihof Schmidrüti

Bald ist wieder Adventszeit und Weihnachten

Wir wünschen unseren Mitgliedern und LeserInnen eine schöne, nicht allzu hektische Adventszeit und glückliche, weisse Weihnachten! Ganz herzlichen Dank für Ihr Interesse und Engagement für ein lebendiges Tösstal!

Ihre IG Tösstallinie.