

ZUG 28

nummer

• Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstallinie • 15. Jahrgang, Nummer 28 • Sommer 2010

Die neuen Mitglieder im Vorstand der IG Tösstallinie stellen sich vor

Der neue Vizepräsident

Von der TWB zur IG Tösstallinie: Die Eisenbahn und der Verkehr spielte in meinem bisherigen Leben immer eine grosse Rolle. Sei es als Spielzeug im Kleinkindalter, als Freizeitbeschäftigung in der Primarschulzeit, als Beförderungsmittel in der Mittelschulzeit oder jetzt als Vertiefungsrichtung im Bauingenieurstudium an der ETH Zürich

Rafael Haas Für mich war eigentlich immer klar, dass mein späterer Beruf in irgendeinem Sinn mit Verkehr zu tun haben wird. Das Amt des Vizepräsidenten der IG Tösstallinie ist für mich nun der erste Schritt aus den spielerischen bzw.

theoretischen Anwendungen heraus in die Realität des Verkehrswesens und der Verkehrspolitik.

TWB? Sie werden sich jetzt sicher fragen, für was diese Abkürzung stehen soll. Meine Primarschulkollegen werden sich hingegen beim Lesen dieser Buchstaben mit einem Schmunzeln an unsere gemeinsame Schulzeit in der Eichhalde Wila zurückerinnern. Dazu aber später mehr.

Als Sohn einer gebürtigen Wilemerin und eines Welschschweizers wurde mir einerseits ein starkes Heimatgefühl, aber auch die Weitsicht für den Rest der Schweiz in die Wiege gelegt. Dadurch, dass ein Teil meiner Verwandtschaft im Kanton Waadt lebt, lernte ich schnell alle Regionen der Schweiz kennen (besonders diejenigen entlang der A1).

Rafael Haas,
Gründer der TWB,
am Bahnhof Wila

Fortsetzung ->

IG: Rettung in letzter Minute!

Die IG Tösstallinie macht weiter!

Hannes Gehring Wir sind sehr glücklich!!! Die IG Tösstallinie kann weiter arbeiten. Für die vier zurückgetretenen Vorstandsmitglieder haben wir neue Leute gefunden: Präsident ist Ralf Wiedenmann, Volkswirtschaftler aus Zell. Vizepräsident Rafael Haas, Bauingenieur für Verkehrssysteme aus Wila. Betreuer von Kasse, Mitgliederadministration und Logistik Christoph Gerber, Technik Stadtbus Winterthur aus Gibswil.

Einzig für das Aktuariat konnten wir niemanden finden. Glücklicherweise erklärte sich die bisherige Aktuarin – Priska Ochsner aus Wald – bereit, ihre Arbeit vorübergehend weiterzuführen.

Wir suchen dringend eine Aktuarin oder einen Aktuar

Protokolle sind für unsere Arbeit sehr wichtig, denn sie sind unser gemeinsames Gedächtnis. Wir alle haben an unserem Arbeitsplatz unzählige andere Dinge zu tun und sind deshalb froh, wenn wir jeweils im Protokoll nachsehen können, was wir einen oder zwei Monate zuvor beschlossen hatten. Es ist sehr schwierig, Leute zu finden, die mit Lust und Sorgfalt Protokolle schreiben. Wenn Sie dies aber tun können, dann werden wir Sie auf Händen tragen!!!

Bitte nehmen Sie doch gleich Kontakt auf mit unserer bisherigen Aktuarin - Priska Ochsner aus Wald - aktuar@ig-toesstallinie.ch oder einem andern Vorstandsmitglied --> S. 5

Das Hauptziel der IG Tösstallinie in nächster Zeit wird es sein, sich bei den

Fortsetzung ->



.... Die IG Tösstallinie macht weiter

zuständigen Stellen für eine schnellstmögliche Einführung der halb-stündlichen Bedienung auf der ganzen Tösstallinie einzusetzen, welche vom ZVV nun im Rahmen der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn vorgesehen ist, jedoch frühestens 2018 realisiert werden wird. Da der ZVV aber den Halbstundentakt von einem Kapazitätsausbau zwischen Effretikon und Winterthur abhängig macht, unterstützt die IG Tösstallinie die VCS Initiative "Schienen für Zürich", welche kürzlich lanciert wurde und einen durchgehenden Ausbau dieser Strecke auf vier Gleise fordert.

Die Freude zur Eisenbahn entflammte bei mir im Mai 1990, als die Zürcher S-Bahn ihren Betrieb aufnahm. An die erste Fahrt mit den neuen Doppelstockzügen kann ich mich noch sehr gut erinnern. Der Liniennetzplan wurde schnell ein unentbehrliches Utensil für mich und es dauerte nicht lange, bis ich von jeder Linie den Start- und den Endbahnhof auswendig wusste.

Dies war auch die Zeit, wo für mich die Kindergartenzeit begann. Als Einzelkind musste ich mir ja oft Dinge ausdenken, um die Zeit selbständig zu nutzen. Kurzerhand erfand ich die S-Bahn Linie S21, die nun halt von meiner Haustür in den Kindergarten fuhr. So rannte ich am Morgen so schnell es ging in den Kindergarten und danach wieder nach Hause: Dazu „sang“ ich lauthals die charakteristischen Geräusche der Traktionselektronik der Re 450-Lok, was bei den Passanten manchmal ein Kopfschütteln auslöste. Aber das war mir egal, ich hatte meinen Spass.

Die Zeit verging, ich kam in die Schule, und damit wurde auch mein Phantasie S-Bahn System von Wila komplexer. Als erstes „privatisierte“ ich das Ganze und gab der neuen Bahngesellschaft den Namen „Turbenthal-Wila-Bahn“ oder eben „TWB“, womit auch der Titel des Artikels erklärt ist. Das System bestand dann auch nicht mehr nur aus einer Linie, sondern es entwickelte es mit der Zeit zu einem Netz aus sechs Linien, welche das ganze Gemeindegebiet von Wila erschlossen und bis in die Peripherie nach Turbenthal, Tablat und Schalchen fuhren. Dazu zeichnete ich auch einen (fast) perfekten Liniennetzplan.

Die Zeit verging, ich kam 1998 in die Sekundarschule und der Schulweg damit erheblich kürzer, was den Todesstoss für die TWB bedeutete. Die Freude am Bahn fahren blieb allerdings. Immer in den Pfingst- und den Herbstferien machte meine Mutter mit mir eine längere Zugreise, zum Beispiel ins Tessin oder über den Brünig nach Interlaken.

Nach drei Jahren Sekundarschule bestand ich 2001 die Aufnahmeprüfung fürs Gymnasium und besuchte fortan die Kantonsschule im Lee Winterthur. Leider konnte ich ohne Kinderkarte von nun an nicht mehr mit meiner Mutter gratis

Zug fahren, also unternahm ich fortan meine Zugreisen alleine mit einer 1. Klass-Tageskarte. Ziel dieser Reisen war es, möglichst viele Lücken, die in meinem gedanklichen Schweizer Eisenbahnnetz noch bestanden, zu stopfen. So lernte ich in dieser Zeit praktisch das ganze Schweizer Schienennetz kennen und es gibt wohl fast keine Bahnstrecke mehr, welche ich noch nie befahren habe.

Im Gymnasium war ich ein sehr ausgeglichener Schüler, welcher in allen Fächern konstante Leistungen brachte. Deshalb war ich mir lange nicht schlüssig, was ich eigentlich studieren wollte. Als es dann aber ernst galt, entschloss ich mich für das Bauingenieurstudium. Ausschlaggebend war einerseits, dass die spätern beruflichen Möglichkeiten viel breiter sind, als mit einem Geschichte- oder Politikstudium und andererseits die Tatsache, dass ich damit die Möglichkeit habe, mein bisheriges Hobby Eisenbahn zum Beruf zu machen.

So begann ich im Herbst 2005 mein ETH Bachelor-Studium. Der Schritt vom Gymnasium an die ETH war für mich eine echte Herausforderung und zum ersten Mal kamen auch Zweifel auf, ob ich auch das Richtige tue. Ich konnte mich aber durch alle schwierige Momente, die ich an der ETH durchleben musste, kämpfen und schloss im letzten Sommer 2009 das Bachelor-Studium in Bauingenieurwissenschaften ab.

Im Herbst 2009 begann ich schliesslich mit dem Master-Studium in Bauingenieurwissenschaften, worin man sich auf zwei Vertiefungsrichtungen im Bauingenieurwesen spezialisieren kann. In meinem Fall sind dies Verkehrssysteme und Geotechnik. In der Richtung Verkehrssysteme befasst man sich mit dem Bau von Verkehrsanlagen. In der Vertiefungsrichtung Geotechnik befasst man sich mit Boden- und Felsmechanik, Grund- und Tunnelbau.

Jetzt geht es noch ein gutes Jahr, dann mache ich meinen Master-Abschluss an der ETH. Wohin es mich danach beruflich verschlägt, habe ich noch keine konkreten Vorstellungen. Nur eines ist sicher, die Eisenbahn spielt auch weiterhin eine wichtige Rolle in meinem Leben.

Der neue Präsident

Seit 1995 wohne ich in Zell und zwar so nahe am Bahnhof, dass, wenn ich die Zeitung aus dem Briefkasten nehme, und der Zug fährt gerade ein, ich den Zug noch knapp erwische. Allerdings muss ich dann die Beine schon unter die Arme nehmen.

Ralf Wiedenmann Wie hat es uns ins Tösstal verschlagen? Meine Frau, mein Sohn und ich waren auf einer Wanderung auf das Hörnli, und auf dem Rückweg sahen wir eine Bautafel und

besichtigten das Neubaugebiet in Zell. Wir waren von dieser Neubausiedlung und der angrenzenden bestehenden Siedlung sofort begeistert. Und natürlich war die Nähe zum Bahnhof ein



Rafael Haas, Vizepräsident und Ralf Wiedenmann, Präsident der IG

dass die IG Tösstallinie dringend Vorstandsmitglieder benötigt, habe ich mich gerne bereit erklärt dieses Amt zu übernehmen.

Ich habe an der Universität in München Volkswirtschaftslehre studiert und ein Aufbaustudium in England absolviert. Meine Magisterarbeit an der Universität von Canterbury schrieb ich über Subventionen und deren Wirkungen auf den öffentlichen Verkehr in Agglomerationen. Danach schloss ich mit dem Titel Doktor der Wirtschaftswissenschaften an der Universität in Zürich ab.

Inzwischen arbeite ich als Chefvolkswirt bei einer Bank in Zürich.

Bereits in München engagierte ich mich als Jugendlicher für den öffentlichen Verkehr. Ich machte eine Unterschriftensammlung für die Einführung des ganztägigen 20-Minuten-Taktes auf „meiner“ S-Bahnlinie. Diese S-Bahn-Linie wies zwar das höchste Verkehrsaufkommen aller S-Bahnlinien in München auf, verkehrte jedoch im Gegensatz zu vielen anderen Linien nur alle 40 Minuten (in den Hauptverkehrszeiten alle 20 Minuten).

Haben Sie ein Anliegen bezüglich der Erschliessung des Tösstals mit dem öffentlichen Verkehr oder ärgern Sie sich über verpasste oder schlechte Anschlüsse, so kontaktieren Sie mich oder die anderen Vorstandsmitglieder: praesident@ig-toesstallinie.ch oder noch besser, werden Sie Mitglied der IG Tösstallinie. Das ist auch direkt über das Internet möglich: <http://www.igtoesstallinie.ch/>

schlagendes Argument, welches den langen Arbeitsweg nach Zürich erträglicher machte.

Nach rund einem Jahr in Zell kam unsere Tochter zur Welt. Unser Sohn ist nun 19-jährig, unsere Tochter 13-jährig. Unser Sohn geht in Winterthur in die Kantonsschule, natürlich mit der S26. Unsere Tochter geht in die Sekundarschule in Rikon, und fährt nur im Winter mit dem „Tösstalexpress“, sonst nimmt sie das Velo. Da ich in Zürich arbeite, steige ich in Winterthur noch in die S12 um. Man sieht mich meistens auf der S26 Rämismühle-Zell ab 6:55h. Da die S12 jedoch überfüllt ist, nehme ich nun immer öfters einen Zug früher, und fahre mit der etwas leereren S8 über Oerlikon bis Zürich-Enge.

Zu meinem Präsidentenamt kam ich wie die Jungfrau zum Kinde. Ich wusste zwar schon lange, dass mein Freund Hannes Gehring im Vorstand der IG Tösstallinie für die Redaktion der Mitgliederzeitschrift Zugnummer zuständig ist. Mitglied der IG Tösstallinie war ich jedoch bisher nicht. Als er mich darauf ansprach,

Der neue für Kasse, Mitglieder und Logistik

33 Jahre und kein bisschen müde: seit über 33 Jahren fahre ich täglich mit der Bahn von Gibswil nach Winterthur! Pardon - Die Aussage stimmt nicht ganz, denn der erste Zug an Werktagen ist ja bis Bauma ein Bus! Die Strecke blieb immer die Gleiche, aber das Drumherum hat sich in dieser Zeit gewaltig verändert!

Christoph Gerber Meine Karriere begann ich natürlich noch mit den alten, grünen Bahnwagen - den mit Kunstleder bezogenen 4er Coupés. Das Karton Monatsabo konnte man

damals noch an jedem Bahnhof kaufen, wo es der Stationsbeamte teilweise noch von Hand

Fortsetzung -->

Inhalt

Der neue Vizepräsident	1
Der neue Präsident	2
Der neue für Kasse, Mitglieder und Logistik	3
Mein Herz schlägt im 30-Minuten Takt	4
Abschied Kurt Senn-Egli	4
Intern, Adressen Vorstand	5
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund und ZVV im Vergleich	6
Erfahrungen als Aktuarin	8
Als Kassierin und Mitgliederadministratorin in der IG	9
Unsere neue Homepage	10
Das Tösstalfest	10
17. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie	11
Ja zu Schienen für Zürich!	12



Abschied Kurt Senn-Egli

Am 7. Juni 2010 starb Kurt an den Folgen der schweren Verletzungen, die ihm ein Stier auf einer Wanderung



zugefügt hatte.

Kurt war Mitglied der IG-Tösstallinie und des Initiativkomitees Halbstündliche S-Bahn für Alle und vertrat unsere Interessen auch bei Pro Bahn Schweiz. Ungeachtet seiner 80 Jahre verfolgte er das Zeitgeschehen mit jugendlich wachem, kritischem Geist und engagierte sich mit grosser Energie. So auch an den Sitzungen des Initiativkomitees, and der Mitgliederversammlung, beim Schreiben von Leserbriefen oder beim Sammeln von Unterschriften für eine halbstündliche Bedienung der S-Bahn im Kanton Zürich. Wir erlebten ihn als einen sehr aufmerksamen, lebenswürdigen, positiven und kameradschaftlichen Menschen. Wir sind traurig, dass er nicht mehr lebt und werden ihn nicht vergessen.

Interessengemeinschaft
Tösstallinie

schrieb! Die Züge wurden auch noch abgefertigt und mit dem Glockensignal angekündigt!

Dem gestrengen Auge des „Kondis“ entging nichts. Ging es auf der Fahrt zu toll zu und her, wurde man ermahnt. Security Personal brauchte es nicht - Vandalenschäden waren selten. Der



Christoph Gerber aus Gibswil-Ried

Zugsfahrplan war damals noch nicht so dicht, dafür gab es noch tägliche Güterzüge, und die Post wurde mit der Bahn mehrmals täglich an-

und abgeliefert.

Der „Fortschritt“ machte aber auch vor dem Tösstal nicht Halt. Zuerst kamen die Billettautomaten mit fixen Tasten - bald darauf wurden (welcher Zufall...) auch schon die ersten „Vorstände“ pensioniert und nicht mehr ersetzt! Vereinzelt fuhren die roten „Mirages“ mit ihren stinkenden Bremsen nach Bauma (S43 lässt grüssen). Das Einheitsgrün wich einer blau/weissen Lackierung und mit der Einführung des ZVV fuhren dann auch mehrheitlich die NPZ (NeuePendelZüge) durchs Tösstal, welche nun durch die Thurbos abgelöst wurden.

Ich bin in Gibswil aufgewachsen, seit 13 Jahren verheiratet und habe zwei kleine Töchter (5 + 8-jährig). Beruflich gehöre ich ebenfalls der ÖV-Familie an, nämlich der Technik von Stadtbus Winterthur.

Die neue Verantwortung im Vorstand habe ich nicht gesucht. Ich habe mich erst an der GV für das Amt gemeldet, um die drohende Auflösung der IG zu verhindern weil

- es die IG in Zeiten mit den nächsten Sparrunden weiterhin braucht.
- ich weiterhin nicht auf die Vorzüge eines bequemen, schnellen, kostengünstigen Verkehrsmittels verzichten will.

Im obersten Tösstal ist man offensichtlich bereit zu kämpfen, denn es kann kein Zufall sein, dass ich nach Martin Weisskopf und Annelies Stimpson bereits der dritte Kassier der IG aus Gibswil bin!

Meine Motivation zur Mitarbeit im Vorstand der IG Tösstallinie

Mein Herz schlägt im 30-Minuten Takt

Halbstudentakt - Ein Wort, das die IG Tösstallinie in letzter Zeit stark beschäftigt hat und sie auch in den nächsten 8 Jahren noch beschäftigen muss. Denn so lange soll es gemäss ZVV noch dauern, bis die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn umgesetzt ist und damit der durchgehende Halbstudentakt im Tösstal Realität wird.

Rafael Haas Genau deshalb habe ich mich, nachdem ich von einem Vereinsmitglied und vom zurückgetretenen Präsidenten Sandro Turcati angefragt worden war, entschlossen, im Vorstand der IG Tösstallinie mitzuarbeiten und das Amt des Vizepräsidenten zu übernehmen.

Ich bin der Meinung, dass sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Tösstal in den letzten Jahren zwar markant verbessert hat, aber es genügt trotzdem noch nicht vollends den zeitgemässen Mobilitätsbedürfnissen. Den

20/40-Minuten-Takt bis Bauma kann man zwar grosszügig „Halbstudentakt“ nennen, aber dies nützt wenig, wenn die beiden Züge Winterthur nur um 18 Minuten versetzt verlassen und nachher eine Lücke von 42 Minuten bis zum nächsten Zug besteht.

Das Hauptärgernis ist aber weiterhin die nur stündliche Bedienung der Strecke zwischen Bauma und Rüti ZH. Hier wurde seit der Einführung des ZVV im Jahre 1990 überhaupt keine Angebotsverbesserung realisiert. Im Gegenteil,

es stellte sich ein schleichender Angebotsabbau ein: Die S43 zwischen Wald und Rüti wurde im Dezember 2006 abgeschafft und durch eine Busverbindung ersetzt und auch die S26 fuhr seit diesem Datum an Werktagen nur noch bis Rüti. Damit der Volkszorn nicht ganz überkocht, fuhren seit da an die neuen THURBO-Gelenktriebwagen auf der S26. Die Strategie ging auf, die Freude auf die neuen Züge bei den Fahrgästen war gross, da lässt sich der Abbau zwischen Wald und Rüti schon verkraften.

Spätestens nach der ersten Fahrt im THURBO war aber auch die Freude über die neuen Züge dem Ärger über die geringe Beinfreiheit, die fehlenden Gepäckablagen, die zu fest abkühlende Klimaanlage oder die bescheidene 1. Klasse gewichen.

Das Resultat der durch die IG massgebend geprägten Volksinitiative hat gezeigt, dass die halbstündliche Bedienung auf der ganze Linie

Verkehringenieur mitbringe, bei diesem Unterfangen auszunutzen und alle Aussagen, sei es von Seiten des ZVV oder von Seiten des Kantons Zürich kritisch zu hinterfragen.

Obwohl der Halbstundentakt in den nächsten Jahren im Zentrum unserer Tätigkeit stehen wird, darf man nicht vergessen, dass noch ein weiterer Angebotsabbau in unserem Zuständigkeitsbereich aktuell diskutiert wird. Die geplanten Kürzungen der Abgeltungen an Regionallinien durch den Bund betrifft die Postautolinie 807 von Wila nach Sitzberg, welche für viele Leute eine wichtige Verbindung zur S26 darstellt. Auch hier will ich mich zusammen mit der IG für den Erhalt dieser Linie einsetzen.

Wie man sieht, gibt es auch in Zukunft noch reichlich Arbeit für die IG Tösstallinie und es wäre jammerschade gewesen, wenn der Verein infolge zu wenigen Vorstandsmitgliedern hätte aufgelöst werden müssen.



Im Gegensatz zur S26 gibt es in tschechischen Zügen grosse Beinfreiheit, Gepäckablagen und zuverlässig funktionierende, verständliche Ortsanzeigen

zwischen Winterthur und Rüti nicht nur ein Hirngespinnst des damaligen Vorstandes und des Initiativkomitees, sondern ein echtes Bedürfnis der Bevölkerung entlang der Tösstallinie ist. Die Zustimmung in den Gemeinden, welche zurzeit nur stündlich bedient werden, war gross, aber auch in den bereits zweimal stündlich bedienten Gemeinden sprach sich eine Mehrheit für die Initiative aus.

Die Gegner argumentierten, der Halbstundentakt würde im Rahmen der 4. Teilergänzung des ZVV im Jahre 2018 sowieso im ganzen Verbundgebiet eingeführt. Die Kernaufgabe der IG wird es in den nächsten Jahren sein, diese Aussage beim Wort zu nehmen und den Verantwortlichen bei der Umsetzung genau auf die Finger zu schauen. Ich werde versuchen, mein Fachwissen, welches ich als angehender

Für mich ist dieses Amt der erste Schritt aus der grauen Theorie des Studiums in die „reale“ Praxis und ich erhoffe mir auch, erste Erfahrungen für mein späteres Berufsleben als Verkehringenieur zu sammeln.

Leider bin ich mir auch bewusst, dass der Kampf für die Anliegen der Tösstallinie auf kantonaler Ebene nicht immer einfach ist und echte Sisyphosarbeit darstellt. Die Herausforderung wird sein, meine Emotionen für die Tösstalbahn, die zweifelsfrei vorhanden sind, so gut es geht auszublenden und die Aufgabe möglichst sachlich anzupacken. Die Zukunft wird weisen, ob mir das gelingt.

Ich freue mich auf das neue Amt und auf eine gute Zusammenarbeit mit dem neuen Vorstand.

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:

Ralf Wiedenmann

praesident@

ig-toesstallinie.ch

8487 Zell

Vizepräsident:

Rafael Haas

vizepraesident@

ig-toesstallinie.ch

8492 Wila

Aktuariat:

Priska Ochsner

aktuar@

ig-toesstallinie.ch

8636 Wald

Rechnungsführung,

Mitglieder-

Administration,

und Logistik:

Christoph Gerber

finanzen@

ig-toesstallinie.ch

8498 Gibswil-Ried

Medien, Redaktion,

Layout ZUGnummer:

Hannes Gehring

medienredaktion@

ig-toesstallinie.ch

8487 Zell

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund und ZVV im Vergleich

Ich bin in München geboren, und während meiner ersten 14 Jahren in einem Aussenquartier der Stadt München aufgewachsen. Später zog es uns aufs Land, in den Vorort Puchheim der Stadt München.

Ralf Wiedenmann War es reiner Zufall, dass Puchheim an der Bahnstrecke von München (über Lindau, St. Gallen und Winterthur) nach Zürich liegt?

1972 wurde der München Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) gegründet, gerade rechtzeitig, für die im Sommer 1972 stattfindenden olympischen Spiele. Damit war München einer der ersten Verkehrsverbände in Europa.

Neben dem U-Bahn-System der Stadt München ist das S-Bahn-System, welches die Stadt Mün-

S-Bahn vom Erfolg überrollt wurde, standen anfangs nicht genug Triebfahrzeuge zur Verfügung, und auf das gewöhnliche Rollmaterial konnte wegen des engen Tunnelprofils nicht ausgewichen werden. Da sich viele S-Bahn-Linien auf den Aussenästen die Gleise mit dem Fern- und Güterverkehr teilen, ist die Störanfälligkeit des Münchner S-Bahn-Systems für Verspätungen äussert gross. Über eine zweite Stammstrecke (bzw. Durchmesserlinie) in München wird deshalb schon lange diskutiert, aber es wird noch viel Wasser die Isar hinunterfliessen, bis die



Rast im schattigen Münchner Hofgarten

chen mit dem Umland verbindet, das Rückrat des öffentlichen Verkehrs von München und seinem Umland. Sieben S-Bahn-Linien erschliessen nach dem Befahren einer gemeinsamen unterirdischen Stammstrecke in der Stadt München radial das Münchner Umland. Von diesen sieben S-Bahn-Linien verkehren inzwischen drei Linien in der Hauptverkehrszeit sogar alle 10 Minuten, die restlichen alle 20 Minuten. Damit befahren in jede Richtung 30 Züge die 2-spurige Stammstrecke, damit fährt ein Zug alle 2 Minuten. Eine weitere Verdichtung der Zugfolge ist daher auf der bestehenden Stammstrecke nicht möglich. Ein weiteres Problem der Stammstrecke besteht darin, dass diese nur von den S-Bahn-Triebzügen befahren werden kann. Da die Münchner

Baumaschinen ihre Arbeit beginnen.

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) nahm dagegen erst 1990 seinen Verkehr auf. Er war damit (fast 20 Jahre später als in München) der erste Verkehrsverbund der Schweiz. Anders als in München war in Zürich der Grundtakt der S-Bahn-Linien der 30-Minuten-Takt und auf verkehrsschwachen Linien der 60-Minuten-Takt. Ein weiterer Unterschied besteht darin, dass in München die Endstationen aller S-Bahn-Linien mit einem MVV-Ticket erreicht werden können, während im ZVV die Endstationen einiger S-Bahn-Linien in einem anderen Kanton liegen und nur mit einem Bahn-Ticket des nationalen Verkehrs erreicht werden können (z.B. Brugg AG,

Zug, Ziegelbrücke). Allerdings überschreitet das ZVV-Tarif-Gebiet das Gebiet des Kantons Zürichs an einigen Stellen auch (z.B. Rapperswil SG, Pfäffikon SZ, Kaiserstuhl AG). Ein weiterer Vorteil des ZVVs gegenüber dem MVV ist, dass im ZVV auch IC- und EC-Züge mit einem ZVV-Billet benutzt werden können, während im MVV nur S-Bahn-Züge und Züge des Nahverkehrs benutzt werden können. Ausserdem teilen sich die S-Bahn-Linien, welche die Stadt Zürich erreichen, nicht nur eine Stammstrecke (die Strecke Stadelhofen-Hardbrücke), sondern benützen auch die Strecken über Oerlikon-Wipkingen und über Thalwil und Zürich-Enge um die Zürcher Innenstadt zu erreichen. Anders als die Stammstrecke in München ist das Tunnelprofil der Strecke Stadelhofen-Hardbrücke so ausgestattet, dass sogar Doppelstockzüge durch das Tunnel fahren können.

Daneben erreichen noch die SZU aus dem Sihltal und vom Uetliberg über einen separaten Tunnel den Zürcher Hauptbahnhof. Der Bau der zweiten Durchmesserlinie in Zürich wurde dank einem durch eine kantonale Volksabstimmung im Jahr 2001 genehmigten Staatsbeitrag von 580 Mio Franken ermöglicht. München dagegen wartet noch immer auf die zweite Stammstrecke. Leider kennt das Bundesland Bayern im Gegensatz zum Kanton Zürich keine Volksabstimmung...

Daneben gibt es im Kanton Zürich auch eine Reihe von tangentialen S-Bahn-Verbindungen, die sozusagen am zentralen Knoten Zürich vorbeifahren. Dies sind beispielsweise die S26 Winterthur-Rüti, die S33 Schaffhausen-Winterthur oder die S41 Waldshut-Bülach-Winterthur. Tangentiale Bahnverbindungen gibt es in der Agglomeration München nicht. Damit ist das Zürcher S-Bahn-Netz wesentlich vernetzter als das Münchner. Nur von Flughafen München und von Deisenhofen kann die Stadt München über zwei verschiedenen S-Bahn-Strecken erreicht werden. Im Kanton Zürich kann beispielsweise Winterthur über vier Strecken erreicht werden (Wallisellen, Flughafen, Kloten, Stadelhofen), Rapperswil SG mit der S7 über Herrliberg oder mit der S5/15 über Uster. Damit hat Zürich die wesentlich besseren Voraussetzungen dafür, dass der öffentliche Verkehr auch für Tangentialverbindungen benutzt wird, also für Strecken, bei dem Start und Ziel nicht in der zentralen Stadt (d.h. Zürich bzw. München liegen). Ausserdem gibt es bei Störungen die Möglichkeit, dass entweder die Fahrgäste eine andere S-Bahn-Linie benützen können, oder die S-Bahn-Linien umgeleitet werden.

Insgesamt weist das Zürcher S-Bahn-Netz einen recht guten Angebotsstandard aus. Aber es lohnt sich, sich für weitere Verbesserungen einzusetzen, insbesondere auf jenen Linien, die wie die S26 noch keinen Halbstundentakt anbieten (Strecke Bauma-Rüti).

Wie ist München vom Tösstal aus erreichbar?

Ab Winterthur fahren vier Eurocity-Züge direkt nach München. Winterthur ab 7:42, 9:42, 13:42 und 18:42. Die Fahrzeit nach München beträgt 3 Stunden und 46 Minuten. Knapper Anschluss mit der S26 Winterthur an 7:38, 9:38 usw. Rückfahrt München ab 7.13, 12:34, 16:34 und 18:34. Winterthur an: 11:17, 16:17, 20:17 und 22:17. Anschluss an S26 Winterthur ab 11:26 usw. Der Normalfahrpreis für eine Rückfahrkarte 2. Klasse mit Halbtax Schweiz ab Turbenthal beträgt beispielsweise 140 Franken. Für Kinder gilt: Kinder bis 17 Jahre fahren **gratis** bei Begleitung durch ihre Eltern bzw. Grosseltern.

Allein reisende Kinder bis 15 Jahre zahlen die Hälfte. Daneben gibt es das TEE Plan + Spar Angebot mit 25% Ermässigung. Allerdings muss das Ticket 3 Tage im voraus gekauft werden, und mindestens ein Wochenende (Nacht von Samstag auf Sonntag) muss in München verbracht werden. Erkundigen Sie sich am Schalter. Je nach Verfügbarkeit ist auch das Angebot Click & Rail im Internet von Interesse. Eine einfache Fahrt Zürich-München ist ab 45 Franken erhältlich.

Die Eurocity-Züge Zürich-München werden zwischen Lindau und München von einer Diesellok gezogen, da die Strecke nicht elektrifiziert ist. Die Elektrifizierung wird auch von der Schweiz vorfinanziert und zwar im Rahmen des HGV-Programms. HGV steht für europäisches Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz. Zur besseren Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz investiert der Bund bis Ende 2015 1090 Mio. CHF (Preisstand 2003) in das Eisenbahnnetz. Damit werden die Reisezeiten aus der Schweiz zu den Städten Paris, Lyon, München, Ulm und Stuttgart verkürzt. Baubeginn soll noch dieses Jahr sein.



Täglich um 11 und 12 Uhr ertönt das Glockenspiel.

Erfahrungen als Aktuarin

Meine persönlichen Erfahrungen in der IG Tösstallinie und im Initiativkomitee „Halbstündliche S-Bahn für Alle“

Priska Ochsner Eigentlich sollte dies hier mein Abschiedsartikel werden: ein paar Gedanken und Tipps für meine Nachfolge als Aktuarin in der IG, denn ich habe auf die 17. Mitgliederversammlung aus familiären Gründen meinen Rücktritt aus dem Vorstand bekannt gegeben.

Es kam aber anders als gedacht....die Suche nach Nachfolgern für 4 von 5 zurückgetretenen Vorstandsmitgliedern gestaltete sich schwierig. Auch nach unzähligen Telefonaten und Gesprächen konnten nur zwei neue Vorstandsmitglieder für das Amt des Präsidenten

Nach einer kurzen Pause, einigen Gedanken und Rücksprache mit meiner Familie, erklärte ich mich bereit, das Aktuarat vorübergehend unter gewissen „Auflagen“ weiter zu führen, bis meine Nachfolge geklärt ist.

Nun möchte ich die Zeit im Vorstand der IG und als Mitglied des Initiativkomitees etwas Revue passieren lassen.

Ich wurde im März 2008 in den Vorstand der IG Tösstallinie gewählt. Ich war im Vorstand der IG nicht unbekannt, da ich als Mitglied des Initiativkomitees „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ be-

reits ein Jahr Kontakt zu einem grossen Teil des Vorstandes hatte. In der IG übernahm ich dann die Arbeit des Aktuars, welcher aus gesundheitlichen Gründen zurücktrat.

Ich habe in den vergangenen drei Jahren zahlreiche interessante Personen kennengelernt, aber auch einiges über die Politik, vor allem im Kanton Zürich, gelernt. Interessant war es auch einmal auf der Tribüne zu sitzen, während der Kantonsrat tagt. Aber auch die Abstimmung über die Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ so nahe zu erleben war für mich sehr speziell. Sicher hat es auch Erlebnisse gegeben, die mich nachdenklich stimmten. So befremdete es mich sehr, dass der Regierungsrat durch Fehlinformationen in der Presse, aber auch in den

Abstimmungsunterlagen Wahlen manipulieren kann. Die schönen Momente haben aber klar überwogen.

Die IG Tösstallinie hat in den vergangenen 2, 3 Jahren einiges geleistet und die Gemeinden entlang der S 26 sensibilisiert. Sie stehen nun klar hinter „ihrem“ Zug. Die IG darf sich nun aber nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Nein, nun gilt es den politischen Druck aufrecht zu erhalten! Auch wird sich der Vorstand nun wieder vermehrt um seine Kernaufgabe kümmern können. So ist die Zusammenarbeit mit den Gemeinden zur Förderung der lokalen Erschliessung und der Verbesserung der Integration Bahn/Bus entlang der ganzen Tösstalbahn fortzusetzen und wo nötig zu intensivieren.



Paul Stopper und Priska Ochsner vom Initiativkomitee warten gespannt auf den Ausgang der Abstimmung zur Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“

und des Vizepräsidenten gefunden werden. Die Statuten der IG schreiben aber klar vor, dass der Vorstand aus 5 Mitgliedern bestehen muss, also fehlten noch immer zwei. Bereits im Vorfeld zur Mitgliederversammlung machte ich mir Gedanken, was wäre, wenn wir niemanden finden würden und die IG deshalb aufgelöst werden müsste. Sollte die immense Arbeit der letzten beiden Jahre, die wir zusammen mit dem Initiativkomitee „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ geleistet und die Kontakte zu Politikern und Gemeinden die wir aufgebaut hatten, vergebens gewesen sein? Nein, das durfte es nicht sein! An der MV konnten wir dann wenigstens ein weiteres Mitglied für den Vorstand gewinnen, so dass es schlussendlich wirklich nur noch um meine Nachfolge als Aktuarin ging.

Meiner Nachfolgerin/meinem Nachfolger wünsche ich eine interessante und lehrreiche Zeit in der IG, denn für mich war es das. Und bestimmt gilt auch weiterhin das Motto welches der scheidende Präsident Sandro Turcati immer so schön sagte: Jede und jeder, die/der sich an der Vereinsarbeit aktiv beteiligt, tut dies freiwillig und aus idealistischen Gründen. Daher darf man von diesen Personen nur so viel Einsatz erwarten, wie sie willens und in der Lage (und vom beidem das Kleinere) sind, bereit zu stellen.

Eine Konsequenz davon ist, dass Arbeit, die niemand machen will, auch nicht erledigt wird.

Aber eines darf man von allen Mitgliedern eines Vereinsgremiums erwarten: Sie müssen offen legen, was sie leisten wollen und was nicht, weil sonst die anderen sich nicht danach richten können, und weil sonst das Gremium die Arbeit, die gemacht oder eben nicht gemacht wird, nicht planen kann.

In diesem Sinne wünsche ich „Allzeit gute Fahrt“.

Meine Zeit in der IG Tösstallinie

Als Kassierin und Mitglieder-administratorin in der IG

Während der letzten Jahre habe ich mich in der IG Tösstallinie engagiert und versucht, mich für die Interessen der „Töss- und Jonataler“ einzusetzen.

Annelise Stimpson Es war eine intensive, interessante, bereichernde aber auch frustrierende Zeit. Ich durfte viele neue Leute kennenlernen, im Vorstand, aber auch allgemein bei den Diskussionen um die Initiative für den Halbstundentakt. Es war interessant, die vielen verschiedenen Meinungen der Betroffenen und nicht Betroffenen anzuhören, die vielen Lösungsvorschläge, Wünsche, Anregungen, Meinungen - die Vielfalt war spannend und die zum Teil vorhandene Resignation verständlich.

Als direkt Betroffene, welche nur einmal pro Stunde die Möglichkeit hat, die Gemeinde Fischenthal per öV zu verlassen, bleibt auch mir meist nichts anderes übrig als mein Auto aus der Garage zu holen, wenn ich auswärts eine Besorgung zu erledigen oder einen Termin wahrzunehmen habe oder einen Ausflug oder Besuch plane. Eine Autofahrt zum Bahnhof von Wald oder Bauma (mit kostenpflichtigen Parkplätzen) bringt dann die gewünschte Möglichkeit, einen bestimmten Ort innert nützlicher Frist und rechtzeitig erreichen zu können, und die Sicherheit, auf dem Heimweg nicht irgendwo auf den Anschluss nach Fischenthal warten zu müssen in Nässe oder Kälte und wenn möglich noch in der Dunkelheit und allein oder in Gesellschaft von zwielichtigen Gestalten.

Trotz reger Bautätigkeit in der Gemeinde Fischenthal und einem grossen Zuwachs an Bahnenbenutzern vor allem auch in Gibswil bleiben wir im oberen Tösstal von den Annehmlichkeiten des Halbstundentaktes ausgeschlossen - das Verprechen, dass auch wir 2018 oder 2025 halbstündlich an die grosse weite Welt angeschlossen werden sollen, vermag uns nicht wirklich zu trösten. So erstaunt es denn auch nicht,



Annelise und Priska an der Vorstandssitzung

dass die IG Tösstallinie trotz aller Anstrengungen und Erfolge schon sehr viele Mitglieder durch Wegzug aus dem Tösstal an Orte mit besserer Erschliessung verloren hat.

Es hat mich deshalb sehr gefreut, dass sich doch wieder gute Leute bereit erklärt haben, im Vorstand der IG mitzuwirken und die Arbeit weiterzuführen. Ich werde nun alles ein bisschen aus dem Hintergrund mitverfolgen in der Hoffnung, dass es auch für die Leute aus der Gemeinde Fischenthal in absehbarer Zeit eine andere Lösung als den Wegzug gibt, wenn sie mit der Welt „vor dem Bachtel“ per öV in Verbindung bleiben möchten. Dem neuen Vorstand wünsche ich alles Gute, viele Erfolgserlebnisse und gute Erfahrungen.

Impressum

Herausgeberin

IG Tösstallinie
www.igtoesstallinie.ch
Müliwiesstrasse 77
8487 Zell
PC-84-51386-8
praesident@ig-toesstallinie.ch

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil
Auflage:
1 200 Exemplare

Unsere neue Homepage

Auf www.igtoesstallinie.ch sind die neuesten Infos der IG Tösstallinie sofort verfügbar, aber auch die Nostalgie kommt nicht zu kurz.

Hannes Gehring Die Idee für eine Homepage kam auf, als die IG Tösstallinie an ihrer ausserordentlichen Mitgliederversammlung vom 2. November 2006 den Beschluss fasste, eine Initiative Halbstündliche S-Bahn für Alle zu starten (ZUGnummer 21, Seite 5). Auf der Page sollten alle Aktionen publiziert werden und der laufende Stand der Unterschriftensammlung. Als

am 11. Mai 2009 die Initiative dann abgelehnt wurde (ZUGnummer 26), beschlossen wir die Homepage www.halbstuendlich.ch zu ändern in www.igtoesstallinie.ch und so anzupassen, dass wir stets die neuesten Infos der IG Tösstallinie zeigen können, aber auch ihre Vergangenheit.

Ein Klick auf ZEITUNG „ZUGNUMMER“ führt zur Liste aller verfügbaren Ausgaben, von

der neuesten bis zur Nummer 10, bald einmal sogar bis zur ersten. Ein weiterer Klick zeigt das zugehörige Inhaltsverzeichnis. MEHR öffnet die Zeitung und ermöglicht, sie per Mausclick durchzublätern.

PROJEKTE zeigt alles zur vergangenen Initiative Halbstündliche S-Bahn für Alle. Im FORUM kann man spontan Kritik oder Ideen platzieren. Und MITGLIED WERDEN erlaubt, sich online als Mitglied anzumelden.

Nicht vergessen: Tösstalfest 10.9. - 12.9.2010 beim Gmeiwerch in Turbenthal

Das Tösstalfest

Von Freitag 10. bis Sonntag 12. September 2010 wird in Turbenthal ein grosses Fest stattfinden, an dem Vereine aus den sechs Tösstaler Gemeinden Bauma, Schlatt, Turbenthal, Wila, Wildberg und Zell beteiligt sind.

Hannes Gehring Hanspeter Blattmann vom Tössthaler leitet das OK. Laut ZO online beteiligen sich bereits 35 Vereine. Das Festkonzept beruht auf einer Idee von Ueli Bodenmann. Der Komponist und Dirigent der Turbenthaler

Jungbläser, möchte eine CD mit Musikstücken herausbringen, die den Tösstaler Gemeinden gewidmet sind. Mit Chören, Harmonien, volkstümlichen Formationen und Bands jeder Richtung aus den beteiligten Gemeinden will



francine jordi

News Persönlich Termine Discographie Galerie Fanbereich Medien Sponsoren Management Gästebuch

Home » Termine » Konzert-Termine » Das Tösstalifest

Das Tösstalifest

11.09.2010 um 20.00 Uhr

CH-8488 Turbenthal

Festzelt, Käppelweg

mit CD Taufe Musikgesellschaft Harmonie Turbenthal

Beginn: 20.00 Uhr

www.toesstal.ch

Konzert-Termine
TV-Termine

er ein **musikalisches Porträt des Tösstals** entstehen lassen. Am Samstagabend wird als Hauptanlass die CD getauft, begleitet durch einen Auftritt von **Francine Jordi**. Zum Rahmenprogramm gehören eine Tösstalstafette, weitere sportliche Aktivitäten, eine Miss- und eine Mister-Wahl, Schiesswettbewerbe oder ein ökumenischer Gottesdienst.

Wunder oder Frust: geht es weiter mit der IG Tösstallinie?

17. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie

Am 23. März 2010 trafen wir uns mit Herzklopfen im Restaurant Bahnhof in Bauma: wird es die letzte Versammlung der IG, oder finden sich weitsichtige und engagierte Leute, die übernehmen?

Hannes Gehring Seit der Mitgliederversammlung vom 4. April 2002 (ZUGnummer 14), als es auch aussah, als wäre die IG am Ende, hatte ich nie mehr so ein „die Ratten verlassen das sinkende Schiff“-Gefühl. Sollte ich es auch verlassen, oder sollte ich hoffen oder Winkelried spielen? Schon lange hatten sich nicht mehr so viele entschuldigen lassen. Ahnten sie, dass Gefahr bestand einen Job übernehmen zu müssen?

Die Versammlung verläuft wie traktandiert. Weil die Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ erledigt ist, wurde per 31.12.09 ihr Konto aufgelöst. Der Präsident Sandro Turcati dankt besonders Hansueli Weber für die gute Füh-



Sandro Turcati verabschiedet Peter Schwarzenbach und Annelise Stimpson

rung des Sekretariates und die Betreuung der Homepage, sowie Annelise Stimpson und Priska Ochsner für das Kunststück, das Initiativkonto trotz des unberechenbaren Abstimmungskampfes im Gleichgewicht zu halten.

Nun geht es zum spannenden Traktandum Wahlen. Sandro Turcati verabschiedet vorerst Peter Schwarzenbach, der anfänglich als Aktuar und dann als Vizepräsident seit 2000 mit Leidenschaft bei der IG war. Dann Annelise Stimpson, die seit 2007 die Kasse und die Mitglieder betreute und Priska Ochsner, die seit 2007 Aktuarin für das Initiativkomitee und danach für die IG

Fortsetzung -->

war. Sowie Christel und Eugen Kägi, die seit 2002 alle ZUGnummern und Korrespondenz der IG einpackten, adressierten und verschickten.

Nun verabschiedet Peter Schwarzenbach den Präsidenten der IG, Sandro Turcati, der seit 2005 die Geschicke der IG leitete. Kurz nach

und Betreuung der Mitglieder findet sich noch niemand. Nach einer Pause mit Bangen und Hoffen, erklärt Ursula Gerber, dass im Notfall ihr Sohn Christoph die Kasse führen würde (später, bei der ersten Vorstandssitzung, erklärte er, dass er gleich auch die Betreuung der Mitglieder und die Logistik übernehmen werde). Nun fehlt aber immer noch ein Ersatz für die Aktuarin. Priska Ochsners Herz wird weich, sie zückt ihr Handy, spricht mit ihrem Mann und sagt zu, vorübergehend weiter als Aktuarin zu arbeiten. Aber nur unter der Bedingung, dass wir die Sitzungen dann machten, wenn ihr Mann die Kinder betreuen könne und wenn wir weiter ernsthaft jemanden suchten.

Die beiden Revisoren Martin Greber und Robert Ineichen (er ist seit Gründung der IG Tössstallinie im April 94 dabei) stellen sich ein weiteres Jahr zur Verfügung. Und auch ich mache weiter Redaktion und Layout der ZUGnummer, weil ich das gern tue, und weil mir die IG am Herzen liegt. Die Anwesenden atmen auf und wählen einstimmig alle Vorgeschlagenen. Dann



Sandro Turcati wird von Peter Schwarzenbach verabschiedet

seiner Wahl (ZUGnummer 18) wurde geplant, den Shuttle S43 zwischen Wald und Rüti durch einen Bus zu ersetzen, was Turcati auf die Idee einer kantonalen Volksinitiative brachte (ZUGnummer 21), die er mit viel Elan und Fachkenntnis begleitete.

Die Spannung steigt, die Wahl allfälliger neuer Vorstandsmitglieder steht bevor. Die Suche war sehr schwierig gewesen. Zu meiner Freude sagte mein S26-Pendlerkollege und Nachbar aus Zell, Ralf Wiedenmann, als neuer Präsident zu. Sandro Turcati kannte Rafael Haas aus Wila und konnte ihn als Vizepräsident gewinnen. Doch für Aktuarat, Kasse



Ursula Gerber, Rosmarie Buri und Dany Rüegg

verspeisen sie mit Freude die Reste der bunt angerichteten kalten Platten, für die in der Pause die Lust gefehlt hatte.

Wieso ich im Herbst ja stimme zur Initiative „Schienen für Zürich“

Ja zu Schienen für Zürich!

Im nächsten Herbst kommt die Initiative „Schienen für Zürich“ zur Abstimmung, weil es Regierungs- und Kantonsrat zum zweiten Mal in nur zwei Jahren verpasst haben „Nägel mit Köpfe“ zu machen, und den dringend nötigen Ausbau der Zürcher S-Bahn zu sichern. Töss- und Jonataler/-innen stimmen „JA“, weil die Zukunft der S-Bahn als Ganzes und nicht nur aus Sicht unserer Region gesichert werden muss!

Sandro Turcati Die kantonale Volksinitiative des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) vom 25.4.2008 hat folgenden Wortlaut [1]:

Für den Ausbau des Bahnkorridors Zürich - Winterthur zwischen Hürlistein (Effretikon) und Winterthur auf durchgehend vier Gleise wird ein

Rahmenkredit von 520 Mio. Franken als Staatsbeitrag an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bewilligt. Dieser Ausbau soll zeitgleich mit der Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich fertig gestellt sein.

- Der Rahmenkredit vermindert sich um die Beiträge des Bundes. Der Rahmenkredit erhöht oder vermindert sich um die Kosten, welche durch eine allfällige Bauteuerung oder Bauverbilligung zwischen der Einreichung der Initiative und der Fertigstellung des Projekts entstehen.

Begründung des VCS

Die Bahnstrecke zwischen Effretikon und Winterthur ist heute eine der grössten Engpässe im schweizerischen Eisenbahnnetz. Zudem weist die Linie Zürich-Winterthur die stärkste Verkehrszunahme im Kanton Zürich auf: Jedes Jahr stieg

sich etwas südöstlich von Bassersdorf im sog. Bereich «Hürlistein» auf drei Gleise und nach dem Bahnhof Effretikon bis Winterthur «Tössmühle» (zwischen Autobahn A1 und Tössquerung) sogar auf nur zwei Gleise. [2] Der ganze nationale Ost-West-Verkehr muss durch diesen Engpass. Seine Kapazität ist heute völlig ausgereizt.

Das Ziel der Initiative ist, den Engpass zeitgleich mit der Inbetriebnahme der DML zu beheben - laut Regierungsrat ist das 2013 der Fall. Zwar ist aus heutiger Sicht dieser Termin nicht einzuhalten, aber die Initiative bewirkt, dass er sich nur soviel wie technisch nötig verzögert und nicht länger.

Der beantragte Kredit ist so hoch, dass das Geld für den Ausbau der heutigen Strecke auf 4 Gleise sicher und unabhängig von Bundesbeiträgen reicht. Wenn aber der Bund diese



die Zahl der täglichen Passagiere um beinahe 4'000 Personen. Bereits heute sind Stehplätze in Spitzenzeiten die Regel. Die von SBB und ZVV vorgesehenen, punktuellen Massnahmen sind unbestritten, genügen allein aber nicht, um das Verkehrsaufkommen auf der Schiene zu bewältigen. Mit dem Ausbau des Bahnkorridors Zürich - Winterthur auf durchgehend vier Gleise kann das Zugangebot entscheidend verbessert werden.

Der vorgesehene Ausbau dient der Zürcher S-Bahn, weshalb der Kanton Zürich tätig werden muss. Die durchgehenden vier Gleise Hürlistein - Effretikon - Winterthur sind eine wichtige Ergänzung zum Durchgangsbahnhof Löwenstrasse (Durchmesserlinie Zürich, DML). Damit die beiden Projekte möglichst zeitgleich in Betrieb genommen werden können, ist eine vorläufige Finanzierung durch den Kanton Zürich unerlässlich. Weil die Bahnstrecke auch dem nationalen und internationalen Bahnverkehr als Verbindung in die Ostschweiz zugute kommt, soll der Kanton Zürich eine Mitfinanzierung durch den Bund anstreben. [1]

Erläuterungen zu den einzelnen Punkten

Die Bahnstrecken Zürich Flughafen - Winterthur und Zürich Stadelhofen - Winterthur vereinigen

Strecke ausbauen möchte, vermindert sich der Aufwand des Kantons um den entsprechenden Bundesbeitrag.

Die Pläne des Bundes HGV und ZEB

Schon im März 2005 beschloss die Bundesversammlung das Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Anschluss-Gesetz (HGVAng), welches den Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Ost- und Westschweiz verlangt [3]. Teil dieses Projektes ist unter anderem die ca. 80 Mio. CHF teure „Überwerfung Hürlistein“ [8] - eine Bahnbrücke, die es erlaubt, die Gleise der Bahnstrecken Flughafen - Winterthur und Stadelhofen - Winterthur so zusammen zu führen, dass sie sich nicht mehr kreuzen müssen (analog zu Autobahnein- und -ausfahrten) [2]. Heute muss dieser Bereich jeweils für Züge der Gegenrichtung etwa 2 Minuten gesperrt werden, wenn ein Zug ein Gleis kreuzen muss (wie bei einer Strassenkreuzung mit Lichtsignalen), was natürlich die Kapazität der Strecke mindert.

Im März 2009 verabschiedete zudem die Bundesversammlung das „Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte“-Gesetz (ZEBG), [4]. Darin werden alle mittelfristigen und langfristigen Bahnvorhaben des Bundes ausser NEAT und HGV aufgelistet. Zudem hat das Parlament eine erste

Fortsetzung -->

Priorisierung vorgenommen. Leider fehlen darin aber verbindliche Terminangaben. Für die Strecke Zürich - Winterthur sind drei Elemente im Gesetz von besonderem Interesse:

- Die Teilstrecken Hürlistein - Effretikon und Tössmühle - Winterthur werden auf 4 Gleise ausgebaut [2]. Diese mittelfristige Massnahme gehört zum Katalog der Vorhaben, die zu projektieren und auszuführen sind (§4).
- Das Zwischenstück Effretikon - Tössmühle soll vorerst nicht ausgebaut, sondern nur betrieblich optimiert werden (§4).
- Der Brüttenertunnel wird in den Katalog der langfristigen Vorhaben verbannt, die der Bundesrat zu prüfen hat und deren Finanzierung explizit nicht vorgesehen ist (§10).

Allen Bundesvorhaben inkl. NEAT und HGV ist gemeinsam, dass sie durch den Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte „FinöV“ [5] finanziert werden müssen. Die Mittel dieses Fonds stammen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der Mehrwertsteuer und (für die NEAT) der Mineralölsteuer. Die Mittel sind also beschränkt, und dienen zuerst zur Finanzierung der NEAT (Lötschberg und Gotthard) sowie des HGV-Anschlusses [7]. Alle übrigen mittelfristigen Vorhaben können erst

Bund verzichtet auf Brüttenertunnel

Der Brüttenertunnel ist ein Projekt, das eine neue Bahnverbindung im Berg westlich der Kempt und parallel zur heutigen Bahnstrecke Hürlistein - Tössmühle vorsieht. Er wurde durchs Schweizer Stimmvolk als Teil des Projektes Bahn 2000 an der Urne 1987 bewilligt [8], fiel dann aber den Sparmassnahmen nach der Kostenexplosion von Bahn 2000 zum Opfer. Er ist im kantonalen Richtplan in zwei Varianten ab Hürlistein und ab Bassersdorf eingetragen - genauso wie auch der durchgehende Ausbau der heutigen Strecke Hürlistein - Winterthur [9].

Das BAV hat inzwischen die Zweckmässigkeit aller langfristigen Vorhaben nach §10 ZEBG geprüft, und ist zum Schluss gekommen, dass aus wirtschaftlichen Gründen auf den 1.3 Mia. CHF teuren Brüttenertunnel ganz verzichtet werden soll [10]. Langfristig soll stattdessen das fehlende Teilstück Effretikon - Tössmühle auf 4 Gleise ausgebaut werden.

Damit wäre das Ziel der VCS-Initiative „Schienen für Zürich“ vollumfänglich auf Kosten des Bundes umgesetzt: mittelfristig zwischen Hürlistein und Effretikon sowie zwischen Tössmühle und Winterthur, langfristig auch zwischen Effretikon und Tössmühle. Abgesehen von einem kleinen Beitrag (für ein paar Weichen für die S-Bahn [2]) müsste der Kanton nichts daran zahlen. Leider unterliess es aber das BAV wieder einmal, verbindliche Termine anzugeben, wann welches Teilprojekt wo realisiert würde...

Die Pläne des Kantons zur 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich

Am 30. März 2010 war es endlich soweit! Der Regierungsrat hat die jahrelang versprochene, aber nie beantragte Planung zur 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich (4.TE) dem Kantonsrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Sie kostet den Kanton 337 Mio. CHF. Davon sollen 90 Mio. CHF auf der Tössstallinie investiert werden - zuzüglich 6 Mio. CHF aus ZEB-Mitteln [6].



Reisende, S-Bahn Zürich
Foto © SBB

finanziert werden, wenn sich der Aufwand für NEAT und HGV-Anschluss verlässlich schätzen lässt. Da die NEAT noch im Bau ist und da noch Risiken bestehen, ist im Moment unklar, wann wie viel Geld für mittelfristige Vorhaben nach §4 ZEBG frei wird. Zwar kann die Projektierung begonnen werden, aber der Realisierungstermin steht noch in den Sternen. Für langfristige Vorhaben nach §10 ZEBG gibt es ebenso wenig einen verbindlichen Terminplan wie ihre Finanzierung gesichert ist.

In seinem Antrag an den Kantonsrat hält der Regierungsrat am überholten Terminplan von 2008 blauäugig fest: Die erste Etappe der 4.TE soll 2013 (Eröffnung der DML), die zweite Etappe 2015 und die dritte Etappe, die den Halbstundentakt auf S26 und S29 beinhaltet, «ungefähr» 2018 in Betrieb genommen werden.

Allerdings betont die Regierung wieder, dass die dritte Etappe erst in Betrieb kommt, wenn der Bund den Ausbau der Teilstrecken Hürlistein

- Effretikon und Tössmühle - Winterthur auf 4 Gleise realisiert hat.

Und das ist der Haken! Der Bund hat immer noch keinen Terminplan für die mittelfristigen Massnahmen nach §4 ZEBG vorgelegt. Aus heutiger Sicht ist der Termin 2018 für den Ausbau der Teilstrecken Hürlistein - Effretikon und Tössmühle - Winterthur reines Wunschdenken der Zürcher Regierung und Sand in die Augen des Volkes gestreut! Solange nicht klar ist, wann der Bund diese Teilstrecken ausbaut, bleibt auch gemäss Vorlage zur 4. TE unklar, wann S26 und S29 den Halbstundentakt erhalten. Noch viel schlimmer: Es bleibt unklar, wie lange man noch zwischen Zürich und Winterthur in der S-Bahn stehen statt sitzen soll. Selbst wenn dies „nur“ bis 2018 wäre, würden noch ganze 8 Jahre vergehen! Man zwingt also die Leute, aufs Auto umzusteigen: Damit stünde man zwar im Stau, aber man könnte wenigstens sitzen...

Wieso lehnen Regierungs- und Kantonsrat die Initiative ab?

Regierungs- und Kantonsrat lehnen die Initiative „Schienen für Zürich“ ohne Gegenvorschlag aus folgenden Gründen ab:

1. Die Strecke Hürlistein - Winterthur gehöre zum Bahnnetz des Bundes. Der Ausbau sei folglich seine Sache.
2. Der Kanton finanziere schon die DML.
3. Mittelfristig baue der Bund die Teilstrecken Hürlistein - Effretikon und Tössmühle - Winterthur aus. Langfristig bliebe nur das Zwischenstück Effretikon - Tössmühle zweigleisig. Der Ausbau dieses Stückes sei aber nicht dringend.
4. Der Brüttenertunnel sei langfristig die bessere Lösung, weil dadurch die Strecke Zürich - St.Gallen verkürzt und beschleunigt werden könne.
5. Der Ausbau der bestehenden Strecke durch Effretikon verursache mehr Lärm durch dicht besiedeltes Gebiet.

Dem ist Folgendes entgegen zu halten:

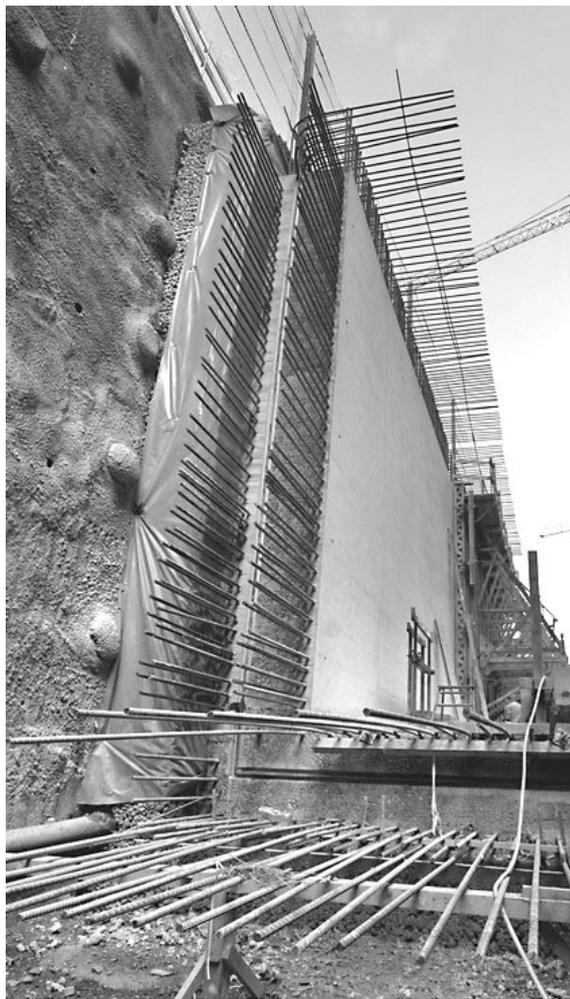
- 1) Es stimmt, dass Hürlistein - Winterthur eine Strecke des Bundesnetzes ist. Aber Regierungs- und Kantonsrat verschweigen, dass ihr Ausbau primär der Zürcher S-Bahn und einer besseren Verbindung zwischen den Regionen Winterthur und Zürich dient. Für die nationalen Bedürfnisse (Personenfern- und Güterverkehr) genügen mittelfristig die heutigen Anlagen.
- 2) Die DML war von Anfang an ein Gemeinschaftsprojekt von Bund und Kanton. Der Bund wird seinen Anteil davon übernehmen (§4 ZEBG). Das Zürcher Stimmvolk hat mit über 80% Ja-Stimmen den Kantonsanteil bewilligt. Die Vorfinanzierung auch des Bundesanteils durch den Kanton ergibt sich dadurch, dass das Projekt für die Zürcher S-

Bahn dringender ist als für den nationalen Verkehr.

- 3) Man weiss immer noch nicht, wann der Bund die Teilstrecken Hürlistein - Effretikon und Tössmühle - Winterthur ausbaut. Um sicher zu stellen, dass dieser für die S-Bahn dringend nötige Ausbau bald erfolgt - zumindest bis 2018, am liebsten früher -, muss der Kanton die Federführung übernehmen und den Ausbau vorfinanzieren. Sobald der Bund Geld dafür aus dem FinöV-Fond entnehmen kann, wird er den Ausbau nach §4 ZEBG rückerstatten. Zudem basiert die Behauptung, der Ausbau zwischen Effretikon und Tössmühle sei nicht dringend, vermutlich darauf, dass er für die 4. TE nicht nötig ist. Aber mit der 4. TE ist die Strecke Effretikon - Tössmühle schon wieder voll ausgelastet! Es geht also darum, die Entwicklung der S-Bahn über die 4. TE hinaus zu sichern.
- 4) Das Argument, der Brüttenertunnel sei die bessere Lösung, ist aufgrund neuer Erkenntnisse schlicht untragbar und lächerlich. Die neusten Planungen des Bundes sehen ihn explizit nicht mehr vor - auch langfristig nicht. Und selbst wenn doch weiter geplant werden sollte, wäre seine Finanzierung laut §10 ZEBG nicht gedeckt.
- 5) Es trifft zu, dass durch Effretikon mehr Züge rollen werden. Wie bei allen Bauprojekten werden Massnahmen gemäss Umweltschutzgesetz zu treffen sein, um die Bevölkerung vor übermässigem Lärm zu schützen.

Warum sollen wir „Ja“ stimmen?

Die IG Tösstallinie begrüsst die Pläne der Regierung zur 4. TE. Sie dient nicht nur unserer Bahnlinie, sondern bringt einen qualitativen Quantensprung im ganzen Kanton. Mit der 4. TE bietet die S-Bahn eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr und einen wichtigen Standortvorteil für unsere Wirtschaft.



Durchmesserlinie, Portal Weinbergtunnel Zürich
Foto © SBB

Fortsetzung -->



Die IG Tösstallinie sieht aber nicht ein, weshalb der Halbstundentakt auf der S26 und der S29 an den Ausbau der Strecke Zürich - Winterthur gekoppelt werden soll. Beide Linien berühren diese Strecke nicht. Zwar kann ohne diesen Ausbau die S11 nicht wie geplant eingeführt werden, aber man könnte trotzdem den Halbstundentakt auf S26 und S29 vorziehen, und die S11 später einführen, wenn die Strecke Zürich - Winterthur ausgebaut ist.

Darum stimmen wir „Ja“ für die Initiative „Schienen für Zürich“:

- Nur die Initiative bietet die Sicherheit, dass für die S-Bahn der dringend nötige Ausbau zwischen Zürich und Winterthur bald realisiert wird! Das ständige Lavieren, Verschieben, Priorisieren, Etappieren und Vertrösten des Bundes seit über zwanzig Jahren muss ein Ende haben!
- Da die Regierung die Einführung des Halbstundentaktes auf S26 und S29 von diesem Ausbau abhängig macht, sorgen wir mit einem „Ja“ dafür, dass diese (unnötige) Bedingung auch erfüllt wird und dem Halbstundentakt im Tösstal und im Jonatal nichts mehr im Wege steht!

Quellen:

- [1] Verkehrs-Club der Schweiz, Online auf <http://www.schienen-fuer-zuerich.ch/> (Stand 27.4.10).
- [2] Zürcher Verkehrsverbund/ Schweizerische Bundesbahnen: „Mehr Zug zwischen Zürich und Winterthur“ Online auf <http://www.halbstuendlich.ch/downloads> (Stand 27.4.10).
- [3] Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz, 18.3.05 (SR 742.140.3).
- [4] Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, 20.3.09 (SR 742.140.2).
- [5] Verordnung der Bundesversammlung über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte, 9.10.98 (SR 742.140).
- [6] Beschluss des Kantonsrates über einen Rahmenkredit für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB-Anlagen (Antrag des Regierungsrates vom 30.3.10).
- [7] Neue Zürcher Zeitung: „Mehr Züge und Sitzplätze, besser Anschlüsse“, 1.12.09.
- [8] Neue Zürcher Zeitung: „Zürcher Regierungsrat hält am Brüttener Bahntunnel fest“, 8.5.09.
- [9] Kantonaler Richtplan, Teilplan Verkehr vom 26.3.07.
- [10] Landbote: „Bund indirekt für VCS-Initiative“, 24.3.10.



Leidenschaftliche Frauen und Männer, von Winterthur bis Rüti

Wir suchen Mitglieder für die Interessengemeinschaft Tösstallinie! Gemeinsam wollen wir uns einsetzen für den Erhalt und Ausbau unserer Bahnlinie, für gute Fahrpläne und zweckmässige Anschlüsse.

- Einzelmitglied, 25 Franken pro Jahr
- Familienmitglied, 30 Franken pro Jahr
- Firmen, Juristische Personen, öffentlich-rechtliche Körperschaften, 100 Franken pro Jahr
- Nur Jahres-Abo der ZUGnummer, 2 Ausgaben pro Jahr, 10 Franken

Name, Vorname.....

Strasse.....

Postleitzahl, Ort.....

e-mail-Adresse.....

Korrespondenz bitte nur als Datei (per e-Mail)

Datum, Ort und Unterschrift

Bitte einsenden oder mailen an:

Christoph Gerber
Rosenbergstrasse 60
8498 Gibswil-Ried

finanzen@ig-toesstallinie.ch

PC 84-51386-8

