

«Der Zug ist unser Dorfplatz»

WILA Die IG Tösstallinie setzt sich für den ÖV im Töss- und im Jontal ein. 2019 wird mit dem Halbstundentakt auf der Linie S26 die Hauptforderung der IG erfüllt. Heute beschränken sich die Anliegen auf andere Fragen.

In jedem Klischee steckt ein Quäntchen Wahrheit. So besteht die IG Tösstallinie wohl nicht nur aus einem Haufen Ökos, die dem öffentlichen Verkehr huldigen. Sie sei ein heterogenes Gebilde, sagt Rafael Haas, seit 2010 Vizepräsident und mit 31 Jahren das jüngste Mitglied der IG. «Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass unser Altersdurchschnitt eher über als unter 50 Jahren liegt», sagt Haas.

Vor 20 Jahren war die IG eine rebellische Truppe. Die Widerstandskämpfer aus dem Tösstal wehrten sich gegen die grossen SBB. David gegen Goliath. Ein Zug von Rüti nach Winterthur, und das halbstündlich. Das grosse Ziel der IG stiess bei den SBB auf taube Ohren. Also verlegte sich die IG auf weitere Problemzonen des Tössstals: zum Beispiel die Frühzüge zum Erreichen der ersten Flüge in Kloten oder die Nachtverbindungen. Besonders die jungen Menschen wollten länger in Winterthur in den Ausgang. Für sie war aber immer früher Feierabend als für alle anderen: Der letzte Zug verliess Winterthur um halb zwölf.

Erfolgreicher Nachtbus

Für viele Junge zu früh, erinnert sich Hannes Gehring, Redaktor und Layouter der «Zugnummer» – der Mitgliederzeitschrift der IG Tösstallinie. «Viele wollten weiterfeiern, also gründeten wir auf Anstoss von Ueli Wyss, dem damaligen Gemeindepräsidenten von Wila, den Verein Nachtbus Tösstal.» Zuerst habe man einen 12-Personen-Bus, dann einen 40er- und schliesslich einen 80er-Bus organisiert. Der Bus sei jedes Wochenende voll gewesen. «Wir riskierten einen zweiten Bus. Auch der zweite Bus war voll. Irgendwann hat der ZVV begriffen, dass sich mit diesen Linien richtig viel Geld verdienen lässt», sagt Gehring stolz. Heute fährt der Nachtbus ins Tösstal fast dreimal so viel ein, wie er kostet. «Die Übernahme des erfolgreichen Nachtbusses durch den ZVV machte mir Mut, mich in der IG Tösstallinie zu engagieren», sagt Gehring.



Sie verstehen sich weiterhin als Watch Dogs: Rafael Haas (links) und Hannes Gehring von der IG Tösstal am Bahnhof Bauma.

Christian Merz

Die kämpferische Geburtsstunde und auch den grössten Mitgliederzuwachs erlebte die IG vor zehn Jahren. Die SBB planten, den S43-Shuttle von Wald nach Rüti durch Busse zu ersetzen. «Dieser Leistungsabbau empörte und mobilisierte die Menschen», sagt Gehring. Trotz allen Argumenten: Die SBB stellten den Shuttle ein. «Der drohende Ersatz der ganzen S26 durch Busse wurde aber glücklicherweise nicht Wirklichkeit. Von Winterthur fährt die S26 bis Bauma im Halbstundentakt, ab Bauma bis Rüti aber nur im Stundentakt.»

Die Luft war draussen

2009 versuchten der damalige Präsident Sandro Turcati – heute Gemeinderat von Wila – und seine Mitstreiter mit der kanto-

nen Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» auch in den Peripheriegebieten wie dem Tösstal den Halbstundentakt durchzusetzen. Der Versuch scheiterte an der Urne mit rund 65 Prozent Nein-Stimmen klar, entlang der S26 aber wurde die Initiative mit bis zu 80 Prozent Ja-Stimmen angenommen.

Nach dem Nein zur Initiative war die Luft schon etwas draussen. Turcati und drei andere Vorstandsmitglieder traten auf einen Schlag zurück. Der IG Tösstallinie ist die Verjüngungskur im Vorstand aber geglückt. Vizepräsident Rafael Haas ist wie Turcati Ingenieur und mit der Materie vertraut. Präsident Ralf Wiedenmann ist das öffentliche Sprachrohr und treibt die Anliegen der IG mit unermüdlichem Eifer bei SBB, ZVV und

«Die Übernahme des erfolgreichen Nachtbusses machte mir Mut, mich in der IG Tösstallinie zu engagieren.»

Hannes Gehring

an den Regionalen Verkehrskonferenzen voran.

«Das ist manchmal etwas mühsam. Am Ende geht es immer um das Geld. Sobald es etwas kostet, wird der vorgeschlagene Leistungsausbau gestrichen. Aber steter Tropfen höhlt den Stein», sagt Haas. Mit dem Fahrplanwechsel 2018 kommt der Halbstundentakt der S26 bis nach Rüti. Zudem wird die S11 stündlich ab Wila Richtung Zürich verkehren. Damit sind die Hauptforderungen der IG Tösstallinie erfüllt. Braucht es die IG gar nicht mehr? «Hinter vorgehaltener Hand haben wir uns das auch schon gefragt», sagt Haas und lacht. «Die letzten Optimierungen sind eigentlich nur noch Kosmetik.» Die Diskussionen an den Mitgliederversammlungen drehten sich denn auch

mehr um die Frage, wo man sein Ticket lösen könnte, als um das Angebot der SBB.

Die IG bleibt

Für Gehring ist die IG mehr als nur ein Korrektiv und Sprachrohr der S26-Region. «Für mich trägt eine solche Organisation auch zum Leben im Dorf bei.» Die Dörfer seien zu Schlafdörfern geworden. «Der Zug ist unser Dorfplatz. Da trifft man sich», sagt Gehring. Auflösen will die IG bisher niemand. Trotz dem hohen Durchschnittsalter und der Erfüllung der Hauptziele. Aber für Haas ist trotz gewissen eigenen Zweifeln auch klar: «Wir verstehen uns nach wie vor als Watch Dogs und werden bei einem neuen Anfall von Sparwut korrigierend eingreifen.»

Malte Aeberli