

TREFFPUNKT TÖSSTALER

Informationszeitung der IG SBB-Tösstallinie

1. Jahrgang/Nr. 2 Winter 1995

PLATTFORM: SOB

Privatbahn und «Tösstaler-Linien»

Wie die SBB mit unrentablen Strecken im Regionalverkehr verfahren, erfahren wir via S 26 tagtäglich. Doch wie kutschert eine Privatbahn in diesen und ähnlichen Fällen? Das Wort hat SOB-Direktor Ernst Boos.

Der öffentliche Verkehr ist im Gespräch, an sich ein gutes Zeichen. Allerdings hat sich der Inhalt der Diskussion geändert. Früher wurde der Ausbau des öffentlichen Verkehrs besprochen und umgesetzt. Nachdem die finanziellen Ressourcen knapp geworden sind, steht nun unverhohlen das (Miss)Verhältnis von Kosten und Nutzen zur Diskussion. Das ist bei SBB und Privatbahnen gleichermaßen der Fall.

Die Förderung weckte zu grosse Hoffnungen, sie sind nicht erfüllt worden. Denn eines wurde immer vergessen: Der öffentliche Verkehr kann seinen Nutzen nur dann ausspielen, wenn er tatsächlich auch benutzt wird. Seine blosser Förderung kostet nur.

Wenn SBB und Privatbahnen schon im gleichen Boot sitzen, ziehen sie auch dieselben Konsequenzen? Es gibt eigentliche Gesetzmässigkeiten, die keinen grossen Spielraum lassen, die wichtigste davon ist, dass sich der öffentliche Schienenverkehr als Massentransportmittel eignet, «Verkehrsrinnale» kann er nicht bewältigen.



Zur Person

Ernst Boos geboren am 18. 11. 1955 in Glarus. Aufgewachsen in St. Gallen, dort sämtliche Bildungsstufen durchlaufen bis zum Doktorat mit dem «Tösstaler-Thema» öffentlicher Regionalverkehr.

1984 Beginn einer Berufslaufbahn beim Bundesamt für Verkehr in Bern, der Aufsichtsbehörde von Privatbahnen und SBB, mit Arbeitsschwerpunkt Finanzierung und Subventionierung.

1992 Wechsel zur SOB als Direktor, «um nicht zum Beamten zu werden».

Die grosse Familie mit vier Kindern ist zum Hobby geworden, sodass die früher intensiv genutzten Musikinstrumente vorwiegend am berühmten Nagel hängen. *EB*



Auch Privatbahnen können nicht zaubern, aber «die SOB könnte sich den Tösstaler wohl gerade noch „anlachen“».

Foto: SOB

SBB und Privatbahn am Beispiel Tösstaler

Ist kein genügend grosses Potential vorhanden, führt auch jede Verdichtung ins Leere – sie ist sogar falsch. Insofern ist der «Tösstaler» nicht gerade an bester Stelle positioniert. Darum könnte auch eine Privatbahn sein Angebot nicht wahllos ausbauen. Auch sie hätte zu überlegen, ob in gewissen Zeiten ein strassengebundenes Mittel nicht doch sinnvoller wäre, oder welche Bahnhöfe noch personell zu besetzen sind; von der Zugbegleitung nicht mehr zu reden.

Die Tösstallinie sähe sich also auch dann heiklen Fragestellungen gegenüber, wenn sie einer Privatbahn gehörte. Aber diese würde die Probleme anders angehen. Denn ein entscheidender Unterschied zu den SBB ist vorhanden: Er besteht darin, dass die S 26 für die SBB eine von vielen, besonders auch finanziell unterschiedlichen, leider eher schlechten Linien ist. Für eine Privatbahn der Grösse der SOB (Südostbahn) dagegen wäre der Tösstaler ein Teil der Unternehmung. Das muss eine andere Betrachtungsweise zur Folge haben. Überspitzt gesagt ist der Tösstallinie für die Grösse und Interessenlage der SBB eher eine Belastung. Für die SOB wäre er ein existenzieller Teil des Unternehmens.

Damit ist schon die Grundmotivation eine andere, mit der eine Privatbahn bei einem auch für sie problematischen Angebot verfährt. Entsprechend dem unternehmenspolitischen Unterschied setzt sie ihre Strategie nicht bei der Linie an. Sie wird im Gegenteil die Rahmenbedingungen des Unternehmens selber so verbessern, dass alle Unternehmensteile gerettet wer-

den können. Darum steht für sie zuletzt der Abbau des Leistungsangebotes zur Debatte. Vorgängig schöpft sie alle unternehmensinternen Ressourcen aus.

So macht's die SOB

Dafür gibt es verschiedene Beispiele, die von der SOB tatsächlich umgesetzt werden. Vor der Aufhebung einer Stationsbesetzung prüft sie die Übernahme zusätzlicher Fremdaufgaben. Die SOB führt den Güterverkehr mit dem Personenverkehr zusammen, damit er vom Kostenfaktor zur ertragbringenden Ergänzung wird. Beide Stossrichtungen setzen einen flexiblen und multifunktionalen Einsatz des Personals voraus. Zum Optimierungspotential gehört auch, mit billigen Betriebsmitteln (ohne Einbusse des Kundenkomforts) die Kosten generell zu senken. Die SOB ist sich ferner nicht zu schade, ihre

Betriebsmittel (z.B. Rollmaterial) in den Dienst der Werbung zu stellen. Sie setzt auch alles daran, ihre Logistik auch Dritten zu verkaufen oder zugänglich zu machen, soweit sie nicht für den Eigengebrauch nötig ist. Auch ein spezielles Extrazuggeschäft ist Teil der Optimierungsstrategie.

Diese Ideen sind nicht neu. Bei den Privatbahnen sind aber viel weniger Weisungen nötig, um sie zielgerichtet und schnell durchsetzen zu können, ohne in einem unternehmerischen Chaos zu landen. Das ist allerdings nur solange möglich, als die Privatbahn ihre optimale Unternehmensgrösse nicht überschreitet.

Konkret: Die SOB könnte sich den Tösstaler wohl gerade noch «anlachen» und ihn zusammen mit den bestehenden übrigen Aufgaben in ein solches Optimierungsprogramm einschliessen. Weitere

Steckbrief SOB

Die SOB (Südostbahn) ist eine sogenannte Privatbahn; das heisst eine AG, deren Aktien mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand liegen (Bund, ZH, SZ, SG und Gemeinden).

Das Streckennetz von 47 km umfasst die Linien Wädenswil–Einsiedeln und Rapperswil–Arth Goldau. Schwerpunkte sind der Agglomerationsverkehr im Dreieck Wädenswil–Einsiedeln–Rapperswil, teilweise unter den Fittichen des ZVV (Zürcher Verkehrsverbund); der Schnellzugsverkehr St. Gallen–Luzern/Gothard (Markenzeichen «Voralpenex-

press») zusammen mit SBB und BT sowie die Feinerschliessung wie der Tösstaler. Der Güter- und Extrazugsverkehr spielen eine wichtige, ergänzende Rolle. Einsiedeln und die generell schöne Gegend machen den Ausflugsverkehr zu einer tragenden Säule des Personenverkehrs.

Die SOB betreibt ihr Netz mit rund 220 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen. Sie befördert etwas weniger als 4 Millionen Fahrgäste und 200'000 Gütertonnen je Jahr. Der Unternehmensfehlbetrag beläuft sich auf etwa 15 Millionen Franken, wobei er ohne Leistungseinbussen seit 1991 konstant gehalten werden konnte. *EB*

Sprünge – ohne sich SBB-ähnliche Probleme zu schaffen – wären nicht mehr sinnvoll. Da müssten andere Interessenten gefunden werden, oder der Verbleib bei den SBB wäre trotzdem plötzlich attraktiver. ■

DABEISEIN

☐ So, 14. Januar 1996, 10 Uhr, Bahnhof Rikon:

1. Apéro-Wandern im Kreise der «Treffpunkt Tösstaler»-Familie. Details und Anmeldemodalitäten erfahren Sie auf Seite 5 unter der Rubrik «Vor der Haustür» im Artikel «Rikon–Bläsimühle: Zauberverhafte Tobelwelt». Die TPT-Wandervogel freuen sich auf Ihre Begleitung.

☐ Do, 14. März 1996, 19.15 Uhr, Restaurant «Sonnenhof» in Kollbrunn:

2. Mitgliederversammlung der IG SBB-Tösstallinie. Mitglieder erhalten rechtzeitig eine schriftliche Einladung.

☛ Achtung: Wenn Sie einen Antrag an die MV haben, richten Sie diesen bitte vorher **schriftlich bis spätestens Fr, 2. Februar 1996**, an die IG SBB-Tösstallinie, Bolsterbuckstrasse 36, 8483 Kollbrunn.

☛ Aufruf: Haben Sie einen Wunsch oder eine Anregung für ein attraktives **Rahmenprogramm?** Auch dafür finden Sie ein offenes Ohr an der gleichen Adresse. (gr)

EDITORIAL



Echo

Kleine Zeitung, grosse Presse! Unter diesem Kürzestmänner könnte man die Nachwehen der TPT-Geburt bilanzieren. Ob lokale, regionale, nationale Zeitungen oder Radios, alle haben sie unser junges Leben wohlwollend verkündet.

Und ein zweites Mal hat die IG SBB-Tösstallinie nach dem Erscheinen vom TPT Nr. 1 Furore gemacht: Die erste Pressekonferenz zur IG-Kostenstudie «Pendeln – mit dem Auto oder mit der Bahn?» schien vielen Medienleuten ein persönliches Erscheinen vor Ort in Bauma wert; und deren Urteil haben Sie ja bestimmt in Ihrem Leitblatt gelesen und/oder via Radio gehört. Schliesslich war das Werk sogar dem obersten SBB-Chef Benedikt Weibel ein Anerkennungsschreiben wert.

Klar, dass soviel Gefreutes doppelt anspricht: Den Vorstand der IG SBB-Tösstallinie zum motivierten Weiterkämpfen um eine attraktive Tösstallinie. Und uns vom «Treffpunkt Tösstaler» zum zügigen in die Tasten hacken. Den Beweis halten Sie in doppelter Dicke in Ihren Händen.

Gerne stelle ich drum jetzt für Sie das Signal auf grün, zur Lesefahrt mit Halt an allen Stationen:

- S 1 **Plattform Südostbahn**
- S 2 **IG-Taten** Fabrplan 97/99 im Tösstal + öv-Umfrage im Neubrunnental
- S 3 **IG-Service** Kostenstudie + Lokalfabrpläne **TPT-Gast ShareCom**
- S 4 **(Un)Klar** Regionalverkehr
- S 5 **Vor der Haustür** Einladung zum Apéro-Wandern
- S 6 **Hinterfragt** Babnersatz **Mit-Fabr-Menschen** Selbstporträt
- S 7 **Querschnitt Tösstal** Gleisunterhalt **IG-Leute** Präsidentin + Kassier
- S 8 **Bahnpost** Kritik + **Frust Schineblitz** Aktuelles rund um die Tösstallinie **Das Letzte** Erlebt ohne Herbst(s)pass **Zweistige bitte!**

PS: Wenn Sie rot sehen, sagen oder schreiben Sie's!

Kurt Graf

IG-TATEN: FAHRPLAN 97/99 IM TÖSSTAL

Viele Varianten, wenige Favoriten

«Angebotskonzept Tösstal, Fahrplan 97/Fahrplan 99; S-Bahn Zürich, 2. Teilergänzung», unter diesem nicht eben volkstümlichen Titel wird seit Monaten zäh gerungen um ein attraktives Bahnangebot auf der Tösstallinie. Martin Frauenknecht ringt an vorderster Front mit, hier sein Zwischenbericht:

Die Akteure: Im Auftrag von Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und SBB Kreis III hat der Leiter der Geschäftsstelle Pro Zürcher Berggebiet, Alfred Gerber, seit dem 8. August 1995 die Gemeindepräsidenten aller an der Tösstallinie liegenden Gemeinden zu drei Sitzungen nach Bauma eingeladen (ZVV-Arbeitsgruppe «Angebotskonzept 2. Teilergänzung im Tösstal»). Und eine Arbeitsgruppe «Fahrplan-konzept 97/99 im Tösstal», bestehend aus je zwei Vertretern der IG SBB-Tösstallinie und der IG Shuttle Wald sowie einem Vertreter der Pro Bahn Schweiz (IG-Arbeitsgruppe) haben seit Frühsommer 1995 in mehreren Sitzungen die Anforderungen an das neue Fahrplankonzept für die SBB-Tösstallinie im Rahmen der zweiten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn erarbeitet und daraus vier Fahrplankonzepte aufgestellt. Diese Vorarbeiten haben der Arbeitsgruppe Fahrplankonzept 97/99 die Tür zur Mitarbeit in der ZVV-Arbeitsgruppe geöffnet.

Was bisher geschah

Die erste Sitzung diente der Strategie- und Konzeptvereinbarung für das Tösstal als Vorlauf zum eigentlichen Fahrplanverfahren. Die Strategie für die SBB-Tösstallinie, nämlich einerseits die Attraktivität des Angebotes zu erhöhen um eine Nachfragesteigerung zu bewirken, andererseits aber die Wirtschaftlichkeit durch erhöhte Produktivität zu verbessern, wird von allen Beteiligten als richtig erachtet.

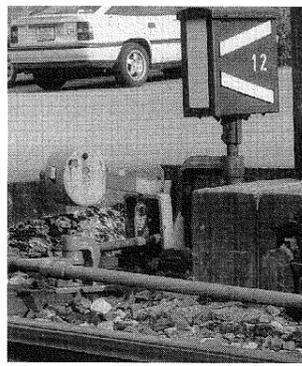
An der zweiten Sitzung wurden sechs Fahrplanvorschläge der SBB und drei Fahrplanvorschläge der IG-Arbeitsgruppe vorgelegt.

Die Machbarkeit sowie die Vor- und Nachteile jeder Variante wurde im Detail aufgelistet und besprochen. Für die Kundschaft attraktive Fahrplanvarianten konnten für die weitere Bearbeitung nicht berücksichtigt werden, weil diese ohne Infrastrukturbauten (z.B. Doppelspur Wila-Saland, schlankere Weichen für Kreuzungsstationen) nach den Vorschriften der SBB theoretisch keinen stabilen Fahrplan ermöglichen.

• Drei Varianten wurden zur Weiterbearbeitung ausgewählt:

- Variante 1 Regelangebot wie heute, Zusatzangebot erweitert (Std.takt, plus Zusatzzüge Mo-Fr).
- Variante 2 Angebot gemäss ursprünglichem Konzept 2. Teilergänzung (Schnellzugskonzept), jedoch mit zusätzlichem Halt in Rikon und Rämismühle.
- Variante 3 Zug Winterthur-Rapperswil wie heute, ergänzt mit einem zweiten Zug pro Stunde zwischen W'thur-Bauma-W'thur.

Für diese drei Varianten hatten die SBB und der ZVV dann in einem nächsten Schritt eine Grenzkostenrechnung und eine Aufwand-



Sie als Benutzerln entscheiden mit, wie die Weichen für unseren Tösstaler gestellt werden. Foto: TPT-Archiv

und Ertragsabschätzung vorzunehmen. Die IG-Arbeitsgruppe ihrerseits überarbeitete ihre Variante «Rationell» und versuchte die Schwachstellen in der neuen Variante «Reell» auszumerzen. An der dritten Sitzung erläuterte nämlich der Fahrplanchef des SBB-Kreis III, dass auch die Variante «Reell» im Raume Winterthur-Grüze und bei der Wende in Rüti theoretisch Probleme verursacht und deshalb – bis die Fahrpläne Impuls 97 der IG- und Schnellzüge genau festgelegt

sind – nicht weiter verfolgt wird.

Die von SBB und ZVV erarbeiteten Kostenvergleiche ergaben bei der Grenzkostenberechnung für die bevorzugte Variante 3 im Vergleich mit den Aufwendungen und Erträgen des Angebotes 1994/95 ein annehmbares Kosten-/Ertragsverhältnis. Die Kostenbeurteilung kann aber nicht fix betrachtet werden, da im Rahmen des neuen Eisenbahngesetzes die Kostenverteiler/ Kostenentwicklung nicht vorausgesagt werden kann.

So geht's weiter

Der Umbau des Bahnhofs Rüti wird voraussichtlich auf den Fahrplanwechsel 97 nicht abgeschlossen sein. Dadurch dürfte die Einführung des Angebotes 2. Teilergänzung auf der Tösstallinie erst auf den Fahrplan 99 möglich sein. – Für den Fahrplan 97/99 wurden von der SBB und dem ZVV vorgeschlagen, die Variante 1 als Übergangslösung einzuführen. Für die Variante 3 werden in der Zwischenzeit die nötigen Voraussetzungen geschaffen und auf den Fahrplan 99, sofern die Kostenent-

wicklung nicht überbietet, in Kraft gesetzt. Die Arbeitsgruppe stimmt diesem Vorgehen mehrheitlich zu. –Die Gemeindepräsidenten besprechen das beschlossene Vorgehen in ihrem Gemeinderat und geben ihre Stellungnahme, welche auch die kantonale Sicht berücksichtigt, bis Ende Dezember 1995 dem ZVV bekannt. – Auch die IG SBB-Tösstallinie erarbeitet ihre Stellungnahme.

• Die SBB-Kunden und -Kundinnen, aber auch diejenigen AnwohnerInnen der SBB-Tösstallinie, welche heute (noch) wenig oder gar nicht mit dem «Tösstaler» fahren, laden wir ein, unsere Regionallinie weiterhin, noch mehr oder neuerdings zu benützen. Denn nur damit sichern Sie sich für die Zukunft einen optimalen Fahrplan mit zwei Zügen pro Stunde. ■

Die andere Sicht

Ausser Spesen nichts gewesen, oder das obere Tösstal fällt bei den auf dem Verhandlungstisch liegenden Fahrplanvarianten wieder einmal zwischen Stuhl und Bank!

Die Fakten

- Fischenthal bekommt keine Anschlüsse in Rüti.
- Wald muss wieder mit einem teuren Shuttle an Rüti angebunden werden, ohne dass ein halbstündiger Anschluss an Rüti gewährleistet werden kann.

Die Folgen

Das geplante Angebot ist für Steg, Fischenthal und Gibswil das alte, wird also keine Angebotsverbesserung zur Folge haben und damit auch zu keinen neuen Kunden führen! Dies ist im heutigen finanzpolitischen Umfeld tödlich und wird mittelfristig die Existenz der durchgehenden Tösstallinie extrem gefährden! Die Gemeinden Wald, Fischenthal und Dürnten sowie die IG SBB-Tösstallinie und IG Shuttle Wald, müssen sich genau überlegen, ob sie zu einer solchen Lösung Hand bieten wollen.

Die Chance, ein besseres Angebot zu bekommen, muss noch einmal gesucht und gepackt werden!

Kantonsrat Peter Oser, Steg
Vorstandsmitglied
IG SBB-Tösstallinie

Drei Vorschläge, wie der Tösstaler rollen soll

Variante 1 «Zwischenspur»

- Grundangebot Winterthur-Rapperswil gemäss Fahrplan 94/95 (kein Bahnersatz durch Bus)
- Zusatzzüge (Mo-Fr für W'thur-Bauma-W'thur)
Am Morgen 3 Züge Bauma-Winterthur
Am Mittag 1 Zug Winterthur-Bauma-Winterthur
Am Abend 3 Züge Winterthur-Bauma
- Shuttle Wald-Rüti-Wald
- Keine integrale Verdichtung

Variante 3 «Fortschritt»

- Grundangebot Winterthur-Rapperswil gemäss Fahrplan 94/95 (kein Bahnersatz durch Bus)
- Verdichtung (Mo-So bis 20 Uhr)
Winterthur-Bauma-Winterthur (2 Züge pro Std.) nach dem heutigen Planungsstand mit Durchfahrt des 2. Zugs in Grüze, Sennhof und Saland.
- Shuttle Wald-Rüti-Wald
- gute Anschlüsse in Winterthur nach Zürich in Rapperswil für Wald gute Anschlüsse in Rüti S7/S8 in W'thur Anschlüsse nur in einer Richtung
- Probleme (nach heutigem Planungsstand):

Anschlüsse Steg/Fischenthal/Gibswil in Rüti Seen (3 Züge auf 2 Gleisen)

Variante IG «Reell»

- (noch nicht offiziell genehmigt)
- Grundangebot Winterthur-Rapperswil fast gemäss Fahrplan 94/95 (kein Bahnersatz durch Bus)
 - Verdichtung (Mo-So bis 20 Uhr)
Winterthur-Bauma-Winterthur (1/2-Stundentakt)
 - Shuttle Wald-Rüti-Wald
 - gute Anschlüsse halbstündlich in Winterthur nach Zürich in Rapperswil für Wald in Rüti
 - Probleme (nach heutigem Planungsstand):
Anschlüsse Steg/Fischenthal/Gibswil in Rüti Bereich Grüze Konflikt mit IC/Schnellzugslage (wie in SBB Variante 1).
 - Stärken:
Anschlüsse in Winterthur so gut wie heute in der Praxis (Abfahrt .45).
Verdichtung lässt sich grundsätzlich über den ganzen Tag einsetzen und ist flexibel.
Gute Ausnützung des Rollmaterials.

ÖV-UMFRAGE IM NEUBRUNNERTAL

Der Wunsch: Täglich neu ein Bus 19.08 ab Turbenthal

160 Haushaltungen im Neubrunnertal (Gemeinde Turbenthal) erhielten diesen Sommer Post von der SP-Verkehrsgruppe Neubrunnertal. Auf einem A4-Blatt waren 8 Fragen zu beantworten, welche die Bedürfnisse rund um die Verkehrssituation zum Inhalt hatten.

Unter dem Titel «guet furt- und guet heichool!» hiess es beispielsweise: Ist Ihre persönliche Situation bezüglich Transportmöglichkeiten zufriedenstellend (ja/nein)? Wie benützen Sie das öffentliche Verkehrsmittel Bus (regelmässig/gelegentlich/nie)? Wann fehlt Ihnen werktags, am Wochenende eine Busverbindung (vormittags-/

nachmittags/abends)? Dazu waren weitere Fragen etwa über Taxi-Bedürfnisse sowie private Mitfahrgelegenheiten zu beantworten.

• Die Quintessenz: 21,25 Prozent Rückmeldungen!

• Knapp 2/3 aller Umfrage-TeilnehmerInnen wünschen sowohl werktags wie Samstag/Sonntag eine zusätzliche letzte Busverbindung Bahnhof Turbenthal ab 19.08 nach Bichelsee und wieder zurück. Dieses Minimalziel ist an die IG SBB-Tösstallinie weitergeleitet worden, damit das Anliegen an der Fahrplankonferenz eingebracht und kompetent vertreten wird.

Gruppe Neubrunnertal/gr

Rationeller Gleisunterhalt

für

Normal- und Meterspur-Fahrbahnen

mit modernsten Maschinen und bestgeschultem Personal

Nivellieren, Richten und Stopfen von Gleisen und Weichen

Planieren und Verdichten des Schotterbanketts

Schotteraushub
Schotterreinigung
Gleisumbauten



J. Müller AG

Vogelsangstrasse 6, 8307 Effretikon
Tel. 052 32 35 21 Fax 052 32 47 20

Immer mehr Sparer vertrauen dieser Bank.

Vertrauen auch Sie!
Raiffeisenbank
Sitzberg-Turbenthal



Leise rieselt die Idee ...



Mit Reisegutscheinen Freude schenken.



Möchten Sie Ihr Unternehmen besser bekannt machen? Liegt Ihnen ein Firmenjubiläum auf dem Magen? Oder wäre es an der Zeit, eine attraktive Broschüre herauszugeben?

Vielleicht möchten Sie auch die Kundenbriefe oder Ihre Festtagspost schreiben lassen. Dann rufen Sie mich doch unverbindlich an. Ich berate Sie gerne.

Presse & PR

Gabrielle Keller Nägeli



Kommunikationsberatung
Tösstalstrasse 95
Postfach, 8488 Turbenthal
Telefon 052 45 26 46

IG-SERVICE: KOSTENSTUDIE

Pendeln – Auto oder Bahn?

Die IG SBB-Tösstallinie hat Vor- und Nachteile untersucht, aufgelistet und bewertet, die einem beim Pendeln mit dem Privatwagen oder öffentlichen Verkehrsmittel erwachsen. Fazit der Kostenstudie «Pendeln – mit dem Auto oder mit der Bahn?» sind erstaunliche Resultate und erfreuliche Echos.

«Mit grossem Interesse habe ich die Kostenstudie «Pendeln – mit dem Auto oder mit der Bahn?» zur Kenntnis genommen. Sie haben mit viel Akribie, Sachverstand und Sorgfalt ausserordentlich interessante Daten zusammengetragen. Auch für die SBB ist die vorliegende Arbeit sehr nützlich. Ich danke Ihnen bestens für die damit verbundene Förderung des öffentlichen Verkehrs.»

Benedikt Weibel, Präsident der SBB-Generaldirektion, würdigte mit diesen Worten das Resultat der

werktags jeden Morgen und Abend grosse Verkehrsströme in Bewegung. Gemäss Resultaten aus der letzten Volkszählung (1990) kann man davon ausgehen, dass im Tösstal ca. 30% der Pendler mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zur Arbeit fahren, während die übrigen 70% ihr individuelles Fahrzeug benutzen.

Da es uns (Vorstand der IG SBB-Tösstallinie) schien, dass doch gerade im Pendlerverkehr das öffentliche Verkehrsmittel seine Stärken ausspielen kann, wollten wir uns vertieft mit der Frage befassen: Was hat es auf sich mit der Behauptung, dass die individuelle Fahrt Zeit spare und erst noch billiger sei, da man sowieso ein Auto habe?

Der Auftritt

Die Arbeitsgruppe untersuchte die Frage für das Tösstal anhand einiger typischer Wohn-/Arbeitsort-Relationen (wir berichteten darüber im TPT Nr. 1/Sommer 1995).

zeigte sich auch anhand der Berichterstattung. Von den Grossen der Branche wie «NZZ» oder «TagesAnzeiger» über die Regionalpresse wie «Landbote» oder «Zürcher Oberländer» bis zur Lokalzeitung wie der «Tösstaler» erschienen tags darauf ausführliche und wohlwollende Artikel. Dass die Berichterstattung im Radio offensichtlich etwas mehr «Action» braucht, zeigte der Beitrag von «Radio Zürichsee», wo noch am gleichen Abend aufgrund unserer Studie dem Auto eine «2 auf dem Rücken» bzw. auf dem Kofferdach plazierte wurde. Eine Interpretation, die wir eigentlich nicht provozieren wollten; es geht uns in der Studie weniger um Konfrontation als vielmehr um den nüchternen Vergleich von Zahlen, welche zum Nachdenken anregen sollen.

Haben Sie schon darüber nachgedacht? «Die Studie liefert gute Argumente für ein Umsteigen» (NZZ vom 4.10.95).

Geglückte 1. Medienkonferenz der IG SBB-Tösstallinie: Positiv war das Echo zur Pendel-Kostenstudie. Foto: NS



dreiköpfigen Arbeitsgruppe der IG SBB-Tösstallinie. Mitglieder waren neben Präsidentin Nicole Schwarz Kemmler, Peter Heusi und Alfred Baumgartner. Letzterer zieht Bilanz.

Die Motivation

(Bg) Die wachsende Bevölkerungszahl im Tösstal bringt es mit sich, dass eine immer grössere Anzahl von Personen zu den Arbeitsplätzen ausserhalb ihrer Wohngemeinde fährt. Dieses Pendeln zwischen Arbeits- und Wohnort setzt

Die Resultate sind deutlicher als erwartet ausgefallen und können unseres Erachtens ohne weiteres verallgemeinert werden. Dies bewog uns, die Studie veröffentlichungsreif zu gestalten und diese am 3. Oktober 1995 an einer Medienkonferenz in Bauma vorzustellen. Das Echo war für uns überraschend und erfreulich: Unserer Einladung folgten neun Vertreterinnen und Vertreter von Presse und Radio persönlich, und weitere Zeitschriftenredaktionen haben die Unterlagen angefordert.

Das Echo

Im Verlauf der knapp einstündigen Präsentation konnten die wesentlichen Erkenntnisse weitergegeben und anhand einiger Beispiele verdeutlicht werden. Das Interesse der Medienleute war gross und das

Ziel: Lokalfahrpläne für jeden Tösstaler Haushalt

Wann bin ich in Zürich, wenn ich in Turbenthal in den 6.50-Uhr-Tösstaler steige? Was kostet mich das 2.-Klasse-Billet Wald-Luzern? Und wie lange dauert die Reise? Antworten auf diese und weitere Fragen ab allen Bahnhöfen der Tösstallinie will die neuste IG-Errungenschaft ab 1996 spendieren.

Ein Ziel der IG SBB-Tösstallinie ist bekanntlich, die Einwohnerinnen und Einwohner des Tösstals zum vermehrten Benützen des Zuges zu bewegen. Darum hat die IG bei-



Neumitglieder werden vor Ort übers ShareCom-Auto informiert. Foto: ShareCom Turbenthal-Wila

ShareCom Turbenthal-Wila

Manchmal ist das Auto ein nützliches und fast unersetzliches Transportmittel. Aber es belastet unsere Umwelt und damit auch unser Gewissen. Viele reduzieren deshalb ihre Fahrten auf ein Minimum.

Wer sich sogar dafür entschieden hat auf ein privates Auto zu verzichten und auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen, wird gelegentlich auf Situationen treffen, in denen die Benützung eines Autos für Personen- oder Warentransporte fast unumgänglich ist. Zur Lösung dieses Problems werden oft die Fahrzeuge aus dem Bekanntenkreis oder von Autovermietungen benutzt. Während die Benützung von anderen Privatfahr-

Zahlen und Fakten

ShareCom	Turbenthal-Wila	Schweiz	Standorte
Gründung	Dezember 1994	1987	entlang der Tösstallinie
Mitglieder	18	2500	
Anzahl Autos	1	200	Winterthur HB
Typen	Opel Astra Kombi	von Solarmobil über Mittelklassewagen bis Kleinbus	Winterthur Seen
Standort	Bahnhof Turbenthal	in der ganzen Schweiz	Turbenthal
Kontakte und Unterlagen	Fred Haslimann 052/45 42 68 Matthias Amoser 052/45 13 71	ShareCom Geschäftsstelle Zürich, 01/261 93 94	Bauma Wald Dürnten Rüti Jona Rapperswil

Kosten (Stand Oktober 95, inkl. MWST)
Anteilschein (einmalig) Fr. 1000.–
Jahresbeitrag ab 1996 Fr. 60.–
km-Pauschale (alles inkl.) Fr. –.55 (Kombi)
Stundenansatz (7–23 Uhr) Fr. 1.25

zeugen rechtliche und versicherungstechnische Unsicherheiten beinhaltet, sind Mietwagen für kurze Distanzen zu teuer.

Die Mitglieder der ShareCom-

Gruppe Turbenthal-Wila haben sich in dieser Situation für das Angebot der gesamtschweizerischen ShareCom-Genossenschaft entschieden. Dadurch haben sie die Möglichkeit, das gemeinsame Fahrzeug am Bahnhof Turbenthal oder eines der anderen Autos in der Schweiz rund um die Uhr telefonisch zu reservieren. So kann beispielsweise ein ShareCom-Mitglied, das in Basel wohnt und einen Besuch in Schalchen (Wildberg) machen will, die Strecke von Basel bis Turbenthal mit dem Zug zurücklegen und im Tösstal auf das reservierte ShareCom-Auto umsteigen.

Einige Pendler und ShareCom-Mitglieder benützen für die täglichen Fahrten und für lange Strecken ihre Generalabonnements. Für Transporte und Fahrten in «öV-Wüsten» stehen ihnen die gemeinsamen Autos zur Verfügung. Die Kombination von öffentlichem Verkehr und Genossenschaftsauto ersetzt problemlos das Privatauto oder den Zweitwagen – und dies ökologisch vertretbar und erst noch kostengünstig.

Matthias Amoser
Fred Haslimann

Zum Inhalt

Das Pendeln mit dem Auto spart in den meisten Fällen etwas an Reisezeit (durchschnittlich 15 Minuten pro Weg). Netto verbleibt allerdings mit dem öffentlichen Verkehrsmittel weniger verlorene Zeit, da die Reisezeit grösstenteils individuell nutzbar und in der Regel stressfreier ist.

Das Pendeln mit dem öffentlichen Verkehrsmittel ermöglicht namhafte finanzielle Einsparungen, selbst wenn das Auto «sowieso vorhanden» ist.

Die ausführlichen Tabellen enthalten Betrachtungen für die Wohnorte Kollbrunn, Wila, Bauma und Fischenthal, bezogen auf die Arbeitsorte Winterthur, Rüti und Zürich. Die Ergebnisse sind beispielhaft und problemlos für andere Destinationen interpretierbar. Die Studie umfasst knapp 30 Seiten, davon die Hälfte mit ausführlichen Beispielen. (Bg)

Jetzt will ich's aus erster Hand wissen

Mich interessiert die Kostenstudie «Pendeln – mit dem Auto oder mit der Bahn?». Darum bestelle ich _____ Exemplar(e), die Sie mit dem Einzahlungsschein an meine Adresse schicken:

Name, Vorname _____

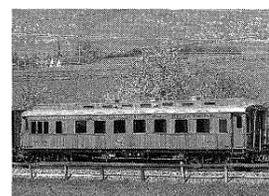
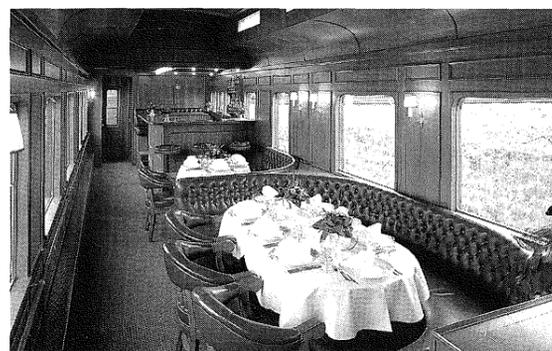
Strasse _____

PLZ/Ort _____

- Ich bin Mitglied der IG SBB-Tösstallinie und zahle nur 5 Franken.
 Ich bin (noch) nicht Mitglied der IG SBB-Tösstallinie und zahle 10 Franken.

Bitte diesen Coupon einsenden an
IG SBB-Tösstallinie, Bolsterbuckstrasse 36, 8483 Kollbrunn

Ein unvergessliches Erlebnis für Sie!

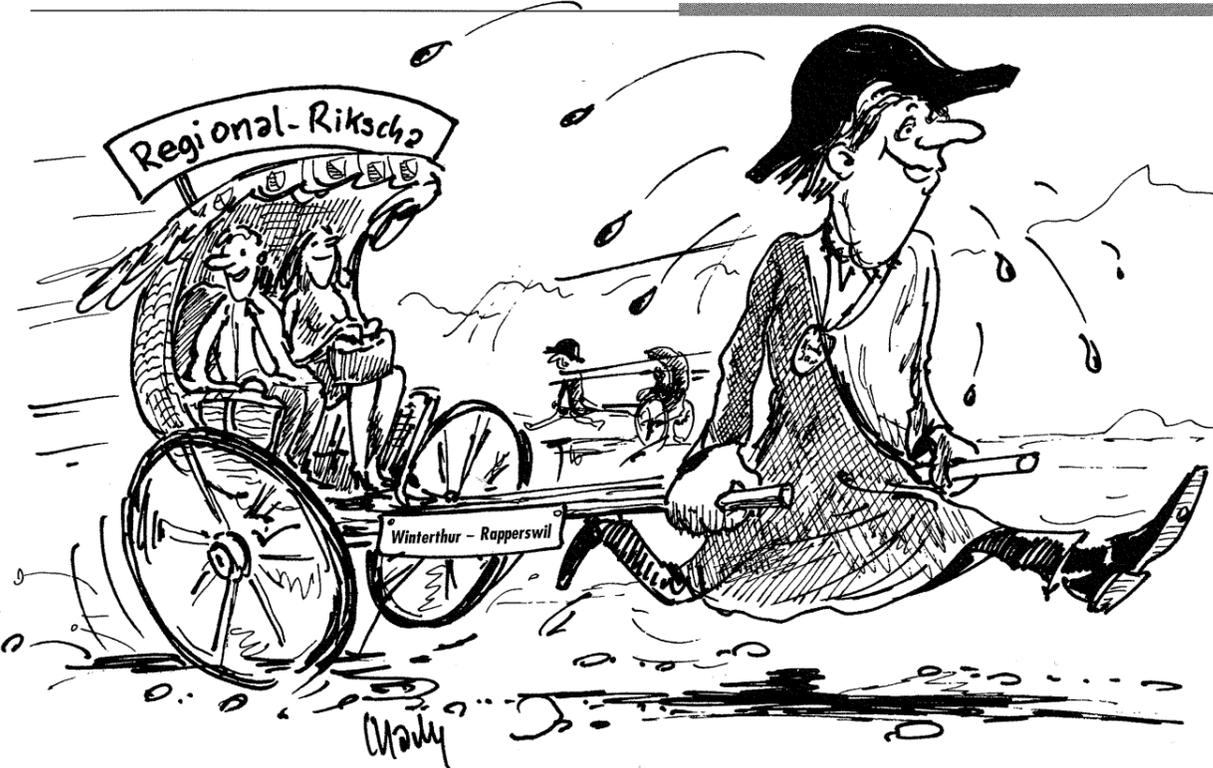


Lassen Sie sich verwöhnen im wunderschön restaurierten Clubwagen der Südostbahn. Bestellen Sie die umfassende Dokumentation.

CLASSIC RAIL

SÜDOSTBAHN

Schweizerische Südostbahn
8820 Wädenswil Tel. 01 780 31 57



(UN) KLAR

Regionalverkehr – Chancen, wenn...

Transparenz schaffen, Zusammenhänge ausleuchten, hinter Kulissen blicken, das und noch etwas mehr wollen wir hier. Diesmal steht das revidierte Eisenbahngesetz im Brennpunkt, speziell der regionale Bahn- und Busverkehr. Stephan Frei hat darum eine VCS-Tagung zu diesem brisanten Thema besucht.

Im Hinblick auf das Anfang 1996 in Kraft tretende revidierte Eisenbahngesetz organisierte der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) diesen Herbst eine Tagung zur Zukunft des regionalen Bahn- und Busverkehrs.

Eisenbahngesetz ab 1996

Markus Giger vom Bundesamt für Verkehr erläuterte das Ziel der Revision des Eisenbahngesetzes: Der regionale Personenverkehr soll unabhängig von der Vergangenheit, vom Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Schiff) und von der Rechtsform des Transportunternehmens (SBB, PTT, Konzessionäre) finanziert werden.

Bisher sicherte der Bund das Grundangebot der SBB im Regionalverkehr allein, das Defizit der Postautolinien wurde vollständig aus den Gewinnen der Telefonrechnung bezahlt, während die Kantone mit einem hohen Anteil an «Privatbahnen» und konzessionierten Autobusbetrieben ziemlich viel selber bezahlen mussten.

● Neu werden die gesamten bisher unter verschiedenen Titeln des

Bundes gewährten Abteilungen an die Transportunternehmungen (die Abgeltung gemeinschaftlicher Leistungen, die Tarifannäherung, die Defizitdeckung nach Eisenbahngesetz, die Abgeltung der ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs nach SBB-Leistungsauftrag 1987 sowie die Defizitdeckung durch die PTT für Postautolinien des allgemeinen Verkehrs) in einem Topf zusammengefasst. Als Beitrag an die Sa-

nierung des Bundeshaushaltes wird er um 100 Millionen Franken gekürzt; diesen Betrag müssen inskünftig die Kantone aufbringen, die aber 400 Mio. aus dem Gewinn der Nationalbank erhalten. Der Gesamtanteil des Bundes sinkt so von etwa 82% auf rund 75%.

Wenn die Kantone am regionalen Personenverkehr wirklich interessiert sind, müssen sie bereit sein, etwas beizutragen. Den Kantonen ist es überlassen, auch die

Gemeinden finanziell zu beteiligen (im Kanton Zürich bereits der Fall).

Für jeden Kanton wurde auf-

grund verschiedener Kriterien (Bevölkerungsdichte, «Privatbahnkilometer» je Einwohner, Finanzkraft) ein Prozentsatz zwischen 5 und 50% festgelegt, mit dem der Kanton seinen Regionalverkehr mitfinanzieren muss. Der Inhalt des Topfes wird so verteilt, dass der Bund bei jedem Kanton das aktuelle Angebot im Regionalverkehr mitfinanzieren kann. Der Kanton kann die Bundesgelder allerdings nur einsetzen, wenn er seinen eigenen Teil beiträgt. Darüber hinaus benötigte Mittel muss der Kanton selber aufbringen. Zusätzliche Angebote können auch durch Rationalisierungen oder Abbau von bestehenden Leistungen finanziert werden; im Gegensatz zu bisher können eingesparte Bundesgelder anderweitig verwendet werden. Das aktuelle Angebot bleibt bis zu einer vertraglichen Regelung von Leistung und Abgeltung, längstens bis 1999 gültig. Das Angebot und die zugehörige Abgeltung wird von den Kantonen in Absprache mit dem Bund im voraus mit den Transportunternehmungen vereinbart. Der Bund will den Kantonen innerhalb des finanziellen Rahmens einen grossen Spielraum lassen. ■

kehr» als auf ein einzelnes, kostenführendes Transportunternehmen.

Die Unternehmensphilosophie des innovativen MThB-Direktors Peter Joss (Mittelthurgaubahn): Er will die Produktion straffen und nicht die Leistungen abbauen. Ein Unternehmen kann sich nicht «gesundschrumpfen» und benötigt nicht eine schlanke Infrastruktur, denn schlank bedeutet auch mager, dürr, hager, ausgemergelt usw., sondern es muss fit sein: frisch, gesund, kräftig, dynamisch... Der regionale Personenverkehr hat auf sich allein gestellt keine Chance, er muss unterstützt werden vom Fern- und Güterverkehr, besonders auch vom touristischen Bedarfsverkehr.

Judith Hauptlin von der Beratungsstelle für öffentlichen Verkehr des VCS gab Tips, wie die Bevölkerung Einfluss nehmen kann auf die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs. Zuerst ist der Gemeinderat (Exekutive) zu motivieren, dass er sich überhaupt für den öffentlichen Verkehr interessiert. Eine breit abgestützte Arbeitsgruppe oder Interessengemeinschaft (wie die IG SBB-Tösstallinie) kann ein Gesamtkonzept verlangen oder sogar selber aufstellen, das zum Beispiel auch Schul- und Firmenbusse einbezieht. Sie soll Kontakte aufnehmen zu Politikern, Transportunternehmungen und natürlich zu verwandten Organisationen, damit sie als Bündnispartner Anliegen gemeinsam vorbringen können. Eine Unterschriftensammlung oder eine Medienkonferenz im richtigen Augenblick bringt Aufmerksamkeit und verstärkt den Druck. Auch Leserbriefe können ein Anliegen breiter bekannt machen. Da der öffentliche Verkehr wie viele andere Bereiche von der Finanzpolitik dominiert wird, muss man nicht nur bei den Verkehrspolitikern, sondern auch bei den Finanzpolitikern lobbyieren.

Alle Kantone haben unterdessen mehr oder weniger kompetente Fachstellen und -leute für den öffentlichen Verkehr. Gerade mit dem sich verlängernden Planungsprozess im regionalen Personenverkehr ist es wichtig, dass man sich frühzeitig am Fahrplanverfahren beteiligt, unter Umständen mit der Hilfe von Fachleuten. Die Kantone müssen «die Verkehrsinteressierten im Verlaufe des Verfahrens in geeigneter Weise anhören».

Zum Schluss formulierte Judith Hauptlin die Wünsche, dass das Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs noch besser koordiniert werden kann und dass ein Leben ohne Auto möglich sein soll. ■

Was ist Regionalverkehr?

Der Regionalverkehr erschliesst Ortschaften mit mindestens 100 Einwohnern, dient aber nicht der Feinerschliessung innerorts oder dem Ausflugsverkehr (in der zürcherischen Angebotsverordnung liegt die Grenze bei 300 Einwohnern). Auf der Schiene sind dem Regionalverkehr grundsätzlich alle Regionalzüge, aber auch gewisse Schnell- und Eilzüge zugeordnet.

Angebotsgrundsätze (vereinfacht): Das Angebot richtet sich in erster Linie nach der Nachfrage. Ein durchgehender Stundentakt wird angeboten, wenn auf dem meistbelasteten Teilstück durchschnittlich mehr als 500 Pers/Tag befördert werden, eine Mindesterschliessung mit vier Kurs-

paaren, wenn auf dem schwächsten Teilstück durchschnittlich 32 Personen (4 je Kurs) pro Tag befördert werden. Bei geringerer Nachfrage sind Rufbusse, Bedarfsverkehr, Sammelfahrten oder die Koordination mit anderen Transporten (Schüler, Post) vorgesehen. Die Nachfragedaten beruhen vorläufig auf dem tatsächlichen Verkehr und nicht auf dem Potential, das mit einem besseren Angebot ausgeschöpft werden könnte. Bei der Festlegung des Angebotes sind die betrieblichen Rahmenbedingungen und die Kostensituation zu berücksichtigen, woraus insbesondere abgeleitet wird, dass betriebsnotwendige Leerfahrten in der Regel dem Publikum zu öffnen sind! (SF)

Stimmen von Fachleuten

Werner Glöcklin von der Fachstelle für öffentlichen Verkehr des Kantons Graubünden sieht im revidierten Eisenbahngesetz eine Chance; entscheidend ist, wie es vollzogen wird. Leider wurden die Infrastruktur-Finanzierung zwischen Schiene und Strasse einerseits und zwischen SBB und «Privatbahnen» andererseits nicht harmonisiert. Auch die Finanzierung der Abgeltungsbeiträge an sich ist weder beim Bund noch in den Kantonen gesichert, der öffentliche Verkehr ist vor Budgetkürzungen wie 1994 nicht gefeit. Als Basisangebot sieht er einen Taktfahrplan mit Kreuzungen in regionalen Zentren, damit auch die Anschlusslinien gute und wirtschaftliche Fahrpläne erhalten. Wichtig ist, dass Bahn und Bus als funktionale Einheit betrachtet und behandelt werden, so dass durchgehende Transportketten mit optimalen Anschlüssen entstehen. Er erwartet

von den Transportunternehmungen innovative und transparente Offerten sowie unternehmerisches und kundenbezogenes Denken. Wo es angebracht ist, soll aufgrund von Grenzkosten statt Vollkosten entschieden werden. Die Fahrgäste sollen das Angebot benützen und sich an der Erarbeitung regionaler Konzepte aktiv beteiligen.

Sowohl Markus Dössegger von den SBB als auch Hans-Rudolf Ischer von Postauto Schweiz (PAD) der PTT wollen ihre Unternehmen führend im regionalen Personenverkehr machen. Beide richten ihre Organisationen auf das revidierte Gesetz aus, indem sie für jede Region und Linie klare Ansprechpartner festlegen (interne Regionalisierung). Konzepte sollen gemeinsam durch Besteller und Anbieter erarbeitet werden, den Betrieb wollen die Unternehmen selbst regeln. Je nach Umfang dauert die Ausarbeitung eines Konzep-

tes 2–4 Jahre; beim Erscheinen des Fahrplanprojektes im Herbst vor Inkrafttreten kann nichts Wesentliches mehr geändert werden.

Die SBB verstehen sich als Kernunternehmung mit Koordinationsfunktion. Sie stellen sich der Konkurrenz und wollen transparente und nachvollziehbare Offerten erstellen. Sechs für den regionalen Personenverkehr zuständige Regionen sind Ansprechpartner für die Kantone; die Kreise unterstützen sie fachlich: Westschweiz, Mit-

telland/Jura, Zentralschweiz (inkl. AG, BL, BS), Tessin, Ostschweiz sowie die gemeinsam von SBB und Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) getragene S-Bahn Organisation Zürich. Die Grenzen sollen flexibel sein und berücksichtigen verkehrliche Bedürfnisse, betriebliche Bedingungen und Kantonsgrenzen.

Der Postautodienst der PTT wird verselbständigt und in 17 Regionen gegliedert. Die PTT legen mehr Wert auf ein effizientes Gesamtsystem «öffentlicher Ver-

HEIMATWERK

aktuell + traditionell

Heimatwerk Bauma
Handweberei Zürcher Oberland
Bahnhofstrasse 7
8494 Bauma

Wir
setzen
Akzente

Restaurant Freihof

Tösstalerstrasse 65
8486 Rikon
☎ 052 35 11 29

Der **TREFFPUNKT** der
Sportler und Wanderer in
RIKON
Grosse Gartenwirtschaft

Dienstag Ruhetag

Auf die Harmonie
kommt es an.
Auch bei der Geldanlage.

In guter
Nachbarschaft

SZO

SPARKASSE ZÜRCHER OBERLAND

VOR DER HAUSTÜR: RIKON-BLÄSIMÜHLE



Was hier im Herbst via Bild verzaubert, können Sie als Wintertraum persönlich erleben – auch als Teil der TPT-Familie.

Zauberhafte Tobelwelt

Unsere Ausflugstips «Vor der Haustür» sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln machbar und zum Nachwandern empfohlen. Die «Treffpunkt Tösstaler»-Wandervogel Rolf Flückiger (Text) und Kurt Graf (Bild) laden Sie ein, dabei zusehen – via Zeitung und am 14. Januar 1996 live!

Wandercheck

□ **Ausgangspunkt:** Rikon SBB (ZVV-Linie S 26, Fahrplanfeld 754). **Endpunkt:** Bläsimühle Bus (ZVV-Linie 820/825, Fahrplanfeld 753.20, werktags und samstags Stundentakt mit Lücken, letzter Kurs nach Turbenthal 19.48, kein direkter Anschluss Tösstal abwärts. An Sonn- und allg. Feiertagen stark reduzierter Betrieb! □ **Marschzeiten:** Rikon-Bläsimühle ca. 1 Std. 15 Min. □ **Rastplätze:** romantische Picknick- und Spielplätze im Tobel. □ **Restaurants:** in Rikon, Ehrikon (Donnerstag geschlossen), Wildberg, Turbenthal. □ **Kartenmaterial:** Wanderkarte des Kantons Zürich, Blatt Nord, 1:50'000; Wanderkarte des Kantons Zürich, Blatt «Winterthur/Mittleres Tösstal», 1:25'000. □ **Wege:** anfangs hauptsächlich Asphalt, im eigentlichen Tobel «wie im Bilderbuch»; Achtung: nach Regenfällen teilweise etwas glitschige Stellen! □ **Bemerkungen:** Die Wanderung lässt sich gut auch in umgekehrter Richtung und zu allen Jahreszeiten durchführen. □ **Zusatzvariante** Bläsimühle-Ehrikon-Wildberg-Turbenthal 1 Std. 30 Min. **Endpunkt:** Turbenthal SBB, ZVV-Linie S 26, Fahrplanfeld 754, Stundentakt.

Routenbeschreibung

Die Zahlen in Klammern verweisen auf die heimatkundlichen Anmerkungen sowie auf die entsprechenden Fotos!

• Vom Bahnhof Rikon der Tösstalstrasse entlang talaufwärts bis zum Bahnübergang. Hierauf Tösstallinie und Tössbrücke überqueren. Wir marschieren den Fabrik-

gebäuden der *Metallwarenfabrik Kuhn AG* entlang. Auf der linken Seite die restaurierte *Zehntenscheune* (1) beachten.

• Weiter auf der Fahrstrasse bis *Hinterriikon*. Unmittelbar nach der Brücke über den *Tobelbach* links abbiegen. Auf angenehmem Flurweg immer dem stark gewundenen *Tobelbach* entlang. Leider wird der Wanderweg auf einer breiten, jedoch praktisch verkehrsfreien Teerstrasse (Militär) weitergeführt. Linkerhand über dem *Tobelhof thront das Tibeter-Institut* (2).

• Kurz vor dem Militärbauwerk in den Weg durchs eigentliche *Tobel* (3) einbiegen. Auf dem Natursträsschen dem munter sprudelnden *Tobelbach* entlang vor Brücklein zum *Unteren Giessen* (4). Dann steil bergauf. Auf der Höhe links zu den *Badgelten* (5) hinuntergehen. Wieder zum Wanderweg hinaufsteigen und dem Pfad bis zum *Oberen Giessen* (6) folgen. Unbedingt vor dem *Giessen* zum *Känzeli* absteigen: bezaubernder Blick auf den Wasserfall! An der ehemaligen *Dammbrücke* vorbei zum Rast- und Spielplatz. Kurz darauf endet der *Tobelweg*. An der Kläranlage vorbei zur *Bläsimühle* (7). Postautohaltestelle.

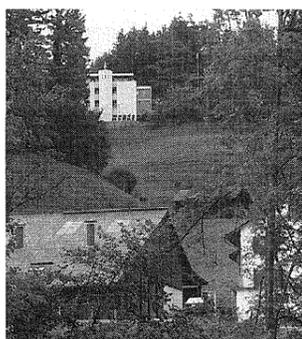
Wer noch Lust zum Weiterwandern hat, kann über *Ehrikon* und *Wildberg* nach *Turbenthal* marschieren. Auf der Kantonsstrasse bis zum Dorfausgang von *Ehrikon* (nicht sehr romantischer Wegabschnitt, lässt sich aber nur auf «Insiderpfaden» umgehen), rechts aufwärts abbiegen und auf angenehmem Strässchen bis und durch *Wildberg*. Weiter geht es der Kirche entlang Richtung *Egg* (herrliche Weitblicke). Dem Gratweg entlang und dann steil abwärts bis *Turbenthal* (Variante über *Tössegg*, *Burgruine*), Markierungen gut beachten!

Heimatkundliche Anmerkungen

1 Von der ehemaligen Mühle Rikon ist nur noch das alte Keller- und Speichergebäude, heute



«Zehntenscheune» genannt, erhalten. Die Mühle wird erstmals 1274 in einem habsburgischen Einkünfterverzeichnis (Urbar) erwähnt. Um die Jahrhundertwende wurde aus dem Betrieb eine Teigwarenfabrik («Nudli»). 1945 ging das Mühlegebäude und 1954 die «Zehntenscheune» an die Firma *Heinrich Kuhn AG*, Pfannenfabrik, über. Heute dient das vorbildlich restaurierte Gebäude als Fabrikantenne. An die früheren Müllersleute erinnern im Keller ein behauener Stein, ein Schlussstein über dem Bogen des Haupteinganges sowie die Wetterfahne auf dem Dachreiter.



2 1959 floh der 14. Dalai-Lama aus Tibet nach Indien, mit ihm über 90'000 Tibeter. Die Fabrikanten *Henri* und *Jacques Kuhn* boten über 100 Tibetern und Tibeterinnen Wohnung und Arbeit in Rikon. Sie stellten darüber hinaus Geld und ein Grundstück für die Stiftung «*Tibeter-Institut Rikon*» zur Verfügung. Ende der Siebziger Jahre konnte das Haus bezogen werden. Das Kloster hoch über dem «*Tobel*» will geistliches Zentrum für die Tibeter sein und interessierten Europäern Sprache, Kultur und Religion Tibets näherbringen. Das Haus beherbergt neben Wohn- und Kulträumen für die Mönche auch eine umfangreiche Bibliothek. Für Besucher ist eine Voranmeldung ortslich (☎ 052/35 17 29).

Die zwischen den Häusern in *Hinterriikon* aufgespannten Fähnchen sind Gebetsfahnen. Die fünf Farben symbolisieren die fünf Elemente Wasser, Luft, Feuer, Erde und «Äther».

3 Das *Tobel* ist vermutlich vom *Linthgletscher* «modelliert» worden. Im letzten Jahrhundert nutzte man die Wasserkraft des *Tobelbachs* für die Spinnerei *Rikon*. Vereinzelt sind noch Röhrenreste sichtbar. Seit 1960 führt ein schöner Wanderweg durchs *Tobel*.



4 Der untere *Giessen* hat eine Höhe von 7,5 Metern und eine maximale Breite von knapp neun Metern. Über eine *Nagelfluhbank* ergiesst sich das Wasser in ein arenaförmiges «*Tosbecken*». Ein Wasserfall wird im *Tösstal* «*Giessen*» genannt. Das *Tösstal* besteht vornehmlich aus drei Gesteinsarten: *Nagelfluh*, *Sandstein* und *Mergel* (*Schlammstein*).

5 *Badgelten*. In der Umgebung wird erzählt: Vor Jahren badete eine Schulklasse aus *Madetswil* in den «*Gelten*». Dabei glitt ein Mädchen aus, rutschte in die *Wasserrinne* und wurde über den Fall gespült. Das Mädchen ist längst zur Frau geworden und lebt heute in *Russikon*.

6 Der obere *Giessen*. Das Wasser fliesst unterhalb des ehemaligen *Staubbeckens* in einer *Felsrinne* über zwei Absätze 15 Meter über eine harte *Nagelfluhbank*. Durch *Unterspülung* und *Auswaschung* einer weicheren *Sandsteinschicht* ist nicht nur ein Becken, sondern auch eine respektable «*Grotte*» entstanden. Die grösste Breite des oberen *Giessens* beträgt ca. 17 Meter. Der ehemalige *Stauweiher* verlor nach der Aufgabe der *Wasserleitung* 1948 seine Bedeutung.

Einladung zum Apéro-Wandern

Haben wir Sie mit unserem Ausflugstip «Vor der Haustür» glustig gemacht? Für alle Leute die weder solo, noch fast alleine mit Partner oder Partnerin und auch nicht nur im Familienkreis auf die Piste möchten, machen wir hier einen Vorschlag: Wandern



Sie mit uns im Kreise der *Treffpunkt-Tösstaler-Familie*! Die Details:

Wandertag (bei jeder Witterung): Sonntag, 14. Januar 1996.

Treffpunkt: SBB-Bahnhof Rikon, 10 Uhr, erwarten Sie die TPT-Wandervogel Rolf Flückiger und Kurt Graf.

Dauer: Postautofahrende sind um 12.45 Uhr am Bahnhof *Turbenthal*; Durchwanderer sagen

sich am gleichen Ort gegen 13.40 Uhr «*Adieu, bis zum nächsten Mal*» oder «*Gömer zäme no öppis goge trinke?*».

Verpflegung: Bei der *Bläsimühle* gibt's *Kafi* zum Aufwärmen und *Sonntagszopf* zur Stärkung. Wer mehr wünscht, plündert den persönlichen *Rucksack* oder lässt sich im *Restaurant* auf eigene Rechnung bedienen.

Kosten: Die Anreise nach *Rikon* und Abreise entweder ab *Bläsimühle* oder *Turbenthal* geht zu Ihren Lasten. Uns beglücken Sie höchstens mit Ihrem *freiwilligen Unkostenbeitrag* in Worten und/oder *Franken* und *Rappen*.

Besonderes: unterwegs verschafft uns *Rolf Flückiger* mit seinen *Informationen* vor Ort *willkommene Verschnaufpausen* und *Aba-Erlebnisse*.

• **Anmeldung:** spätestens bis *Freitag, 12. Januar*, telefonisch an *Kurt Graf*, G: 052/264 27 21, P: 052/45 34 78.

verlandete. Noch gut sind neben der *Dammbrücke* Teile des alten *Leitungssystems* zu sehen.



7 Die *Bläsimühle* hat ihren Namen wahrscheinlich vom *Heiligen Blasius*. *Kapellen*, die diesem *Heiligen* gewidmet waren, standen in *Madetswil* und *Hittnau*. 1973 verkauft

ten die *Besitzer*, die *Gebrüder Frei*, das *Mühlegebäude* und die *Scheune* (früher eine *Sägerei*) dem *Pfadfinderkorps Glockenhof* in *Zürich*. Das *renovierte Pfadfinderheim* wird seither als *Lager- und Ferienhaus* genutzt. Der *eigentliche Mühleraum* mit seinen *alten Mühlscheiben* dient als *Aufenthaltsraum*. Während des *2. Weltkriegs* wurde leider das *alte Wasserrad* *abgebrochen*. Oberhalb der *Strasse* befand sich eine *weitere Mühle*. *Zeitweise* war darin eine *Färberei* untergebracht. Heute ist in diesem *Haus* die *Universitätsklinik (Drogenambulanz)* eingemietet. ■

EXPO
DISPLAY
SERVICE
EchtDisplay Konzepte

Mobiles Marketing

bei
Messen
Ausstellung
Tagungen
Kongressen
Promotionen

Verlangen Sie unsere Unterlagen über mobiles Marketing!

Tel: 052/46.34.04
Fax: 052/46.19.75

EXPO SYSTEM SERVICE AG
Gewerbehau Sunnehof, 8493 Saland

HINTERFRAGT: BAHNERSATZ

Zwiespältige Erfahrungen

Seit dem Fahrplanwechsel im Frühling 95 auf der Tösstallinie Tatsache: Ab 20.22 Uhr zwischen Bauma und Rüti und mit Ausnahme dreier Verbindungen ganztags zwischen Wald und Rüti verkehrt statt der Bahn ein Bus. TPT liefert dazu zwei Stimmungsbilder.

Bauma-Rüti am Abend
Unbürokratische Anpassung

Zur Erinnerung: Trotz des Widerstandes der IG SBB Tösstallinie haben Zürcher Verkehrsverbund und SBB entschieden, mit dem Fahrplanwechsel auf Ende Mai 1995 eine weitere qualitative Verschlechterung des Angebotes in den Randstunden einzuführen: Nach 20 Uhr wird die Strecke Rüti-Bauma auf Busbetrieb umgestellt.

Anfänglich wurde die Station Steg aus Zeitgründen durch die Busse nicht angefahren, dafür gab es ca. 800m vom Bahnhof entfernt eine neue Haltestelle im Dorf. Dieser Umstand führte zu grosser Verärgerung vieler Passagiere. Ortsunkundige Fahrgäste warteten häufig beim Bahnhof, und konnten dem Bus auf der Umfahrungsstrasse nachschauen! Und Pendelnde mussten ihr Velo, Mofa oder Auto bei nächtlicher Heimkehr auf dem Bahnhof holen gehen.

Massiver Protest führte dazu, dass seit Ende August nun auch die Station Steg bedient wird. Es geschehen noch Zeichen und Wunder...

Auf Anfrage konnten die VZO keine Angaben machen über Frequenzen und Reaktionen der Busbenützendenden. Unter den Passagieren selbst dominieren zwei Meinungen: Einerseits völlige Ablehnung des Busses, andererseits ein Akzeptieren des Busses, verbunden mit dem Wunsch nach weiteren Haltestellen.

● Eines ist klar, die Frequenzen sind nach 20 Uhr schwach. Wollen wir ein attraktives Angebot in den Randstunden – ob Zug oder Bus –, müssen wir es benützen!

Peter Oser

Wald-Rüti: Bus statt Shuttle

Die Leiden einer Mutter

Mit dem Zug von Wald über Rüti nach Zürich zu fahren, ist kein Problem: Billett lösen – einsteigen – Fahrt geniessen – aussteigen. Dies sollte ja eigentlich auch mit dem Bus möglich sein, der nun (wegen des Bahnhofumbaus in Rüti) anstelle des Shuttles verkehrt. Doch dass dies eben nicht immer ganz so einfach ist, musste eine Mutter mit ihrem Kleinkind erfahren, die zwar in Wald ein Billett gelöst hatte, um mit dem Bus nach Rüti zu fahren – den Bus aber nicht betreten konnte! Doriano Valvason sprach für «Treffpunkt Tösstaler» (TPT) mit der Betroffenen C.R. (Name der Redaktion bekannt).

TPT: Frau R., bitte schildern Sie unseren Leserinnen und Lesern, wieso Sie nicht in den Bus einsteigen konnten?

C.R.: Eine unangemeldete Schulreise hatte den ganzen Bus belegt, sodass kein Platz mehr für weitere Passagiere, geschweige denn für einen Kinderwagen vorhanden war. Auf meine Frage, ob da nicht was zu machen wäre, reagierte der Buschauffeur ziemlich schroff mit der Antwort, ich könne es ja in einer Stunde wieder versuchen...

Und wie reagierten Sie darauf?

Nun, ich war enttäuscht und wütend. Ich glaube, dass ich als Mutter mit einem Kleinkind das gleiche Recht habe, befördert zu werden, wie andere Passagiere auch.

Sind Sie an diesem Tag dann doch noch nach Rüti gefahren?

Ja. Leider hatte ich keine Wahl und musste mich dazu aufraffen, trotz rüdem Umgangston des Fahrers.

Benutzen Sie den Bus seit jenem Erlebnis überhaupt noch?

Sehr viel seltener. Nachdem wir bis dahin immer mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs waren, haben wir nach diesem frustrie-



Unerwünschte Folgen eines leidigen Bus-Erlebnisses... Foto: DV

renden Vorfall unser erstes Auto gekauft.

Gestatten Sie abschliessend eine vielleicht ketzerische Frage: Werden Sie ihren Wagen wieder verkaufen, sollte dereinst wieder der Zug statt der Bus fahren?

Wir beabsichtigen tatsächlich den Wagen wieder zu verkaufen, sobald die Kinder halbwegs selbständig geworden sind.

Vielen Dank für das Gespräch.

➤ Mütter mit Kinderwagen sollten für den Busverkehr eigentlich kein Problem darstellen. Es ist aber klar, dass sie in einem Bus, wegen der engen Raumverhältnisse, insbesondere während den Spitzenzeiten schwerlich Platz finden können. Möglicherweise treten sie deshalb resigniert ihre Reise nicht an oder weichen auf den Privatverkehr aus. Beides kann aber nicht im Sinne des ÖV sein, dessen Leistungsauftrag diese Gruppe auch miteinbezieht.

Uns interessiert Ihre Meinung!

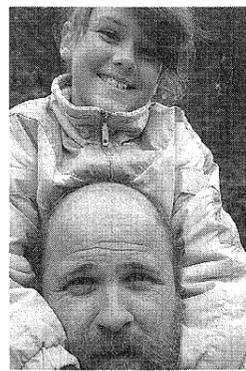
- Seit Ende Mai 1995 fährt ab 20 Uhr zwischen Rüti und Bauma anstelle des Zuges ein Bus.
- Seit Ende Mai 1995 verkehrt mit Ausnahme dreier Hauptpendlerzüge zwischen Wald und Rüti ein Bus anstelle des Shuttles.
- Wie finden Sie die eine oder beide Lösungen?
- Welche Erfahrungen haben Sie gemacht?

- Was für ein Angebot wünschen – und benutzen – Sie in den Randstunden?
- Damit wir Ihrer Stimme Gewicht verleihen und Ihre Wünsche am richtigen Ort effektiv vertreten können, verkünden Sie Ihre Meinung bitte möglichst kurz an diese Adresse: Treffpunkt Tösstaler, Kurt Graf Feldstrasse 9, 8488 Turbenthal

MIT-FAHR-MENSCHEN

Im Selbstporträt verraten regelmässige, gelegentliche oder abstinente Mit-Fahrer Menschen ihre Eindrücke, Erlebnisse und Erfahrungen rund um Mobilität.

Ich bin Leiter des Abenteuer-spielplatz' Uster, natürlich «nur» Teilzeit, wohne in Bauma und somit hier in verschiedenen Gruppierungen tätig: Mal als Mitorganisator kultureller



Angebote, mal als «Grüner»; ganz gern aber auch in der Theatergruppe «Toggtogg bireweich». Erweiterungen des Berufsfeldes beispielsweise als Vorstandsmitglied der Schweizerischen Kinderlobby, Spielräumer auf verschiedenen Ebenen und Initiant neuer Modelle, die nicht immer umgesetzt werden. Eigentlich aber auch gerne zubause am Wohnen und Leben. Wohl in der Lebensmitte. Mein Name:

Toni Anderfuhren, Teilzeit-Pendler

Autofahren hab' ich nie gelernt. Also bin ich zwangsläufig gelegentlicher Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Zugegeben, es wäre schön, Arbeit und Wohnen in einer Ortschaft zu wissen. Doch diesen Zustand habe ich bisher noch nie erreicht. Ganz ehrlich gesagt, wohl auch noch nie ernsthaft angestrebt. Ansprüche an Arbeitsplatz und Wohnsituation und ihre annähernde Erfüllung wiegen den Zeitverlust beim Pendeln problemlos auf.

Dazu kommt für mich ein wichtiger sozialer Aspekt des Pendelns: Mein persönliches Beziehungsnetz beruht auch auf all den Begegnungen im Bus und im Zug. Tätigkeiten «an der Vereinsfront» entstehen, geschehen, entwickeln sich immer wieder in Gesprächen während der Fahrt. Und ist man halt einmal ohne GesprächspartnerIn unterwegs, so wird die Zeit auch nie lang. Gut, als Teilzeitangestellter bin ich ja nicht täglich unterwegs zur Arbeit. Beim Job auf dem Spielplatz kann ich mir vieles einrichten, auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten abstimmen.

In den 15 Jahren, in denen ich nun schon in Bauma wohne, hat sich der öffentliche Verkehr stark verbessert. Die Zeit der «Taktlosen» Fahrpläne und der Zweistundenlöcher ist hoffentlich für immer vorbei. Spätverbindungen, die erst nach Mitternacht hier eintreffen, sind dazugekommen. Doch bereits schleichen sich wieder Verschlechterungen ein.

Persönlich störe ich mich am meisten an all den Zügen, die leer durchs Tal verschoben werden – notabene zu Zeiten, wo keine andere Verbindung besteht, und mit wenig Mehraufwand die Züge, Busse geöffnet werden könnten. Warum sich da nichts ändert? Sicher liegt's daran, dass ein Grossteil unserer Politiker in der Exekutive die öffentlichen Verkehrsmittel hier im Tal nur selten nutzen, zu Randzeiten aufs Auto zurückgreifen und in den Vernehmlassungen sich selten für den ÖV stark macht.

Selber Eingaben schreiben, das tue ich eigentlich laufend. Und ganz selten gibt's sogar ein Echo in Form einer Eingangsbestätigung.

Die Berücksichtigung meiner Anliegen erhalte ich höchst selten bestätigt. Vielleicht noch am ehesten auf Gemeindeebene. Doch dies reicht für Verbesserungen im öffentlichen Verkehr nie aus.

Wirklich mies finde ich die aktuellen überregionalen Anschlüsse. Sei es in Rapperswil, wo eine bis zwei Richtungen im Anschluss an den Tösstaler jeweils nur mit Umsteigezeiten von 51–57 Minuten zu bewältigen sind. Hier zeigt sich die volle Schwachseite des Systems, das allen Verkehr auf die «wichtigen» Richtungen ausrichtet. Sorry, aber mein Freund Menel wohnt in Huttwil, am Ende einer schönen Bahnstrecke über Luzern. Allerdings diesmal hier mit 55minütiger Wartezeit. Eigentlich wär ich ja rascher über Zürich und Langenthal. Allerdings ist es noch nicht gelungen, der Schnellverbindung nach Zürich via S5 weitergehende Anschlüsse zu vermitteln, so dass die gewonnene Zeit im HB beim Bier an der Stehbar mit dem Kennenlernen Gleichbetroffener verrinnt.

SCHINEBLITZ



Keine Modell-eisenbahn!

Seit September 1995 verkehrt auf den Schienen der SBB eine Lok 2000 in den Farben des Schweizer Tilsiters. Der rot-grüne 84-Tönnler ist eine von mehreren Lokomotiven, die als Werbeträger auf Produkte verschiedener Firmen aufmerksam machen. Und die «Modell-Eisenbahnler» dürfen sich freuen, eine Miniversion bald im Fachhandel kaufen zu können. gr

LEDERMODE

lemono

WETZIKON AG
Tel. 01/930 36 33

Sagen wir's mal so...

Man braucht nicht viel, aber das Richtige. Die Lederjacke bestimmt.

Öffnungszeiten:
Di-Fr 9-12, 13.30-18 Uhr
Donnerstag bis 20 Uhr
Samstag 9-15 Uhr

Lemo Ledermode AG
Binzackerstrasse 16
8620 Wetzikon

LEDERMODE

lemono

WETZIKON AG
Tel. 01/930 36 33

Wir sind Spezialisten für Naturheilmittel

Ihre Drogerie **kasser** in Turbenthal

Parfumerie Reform- und Kräuterhaus
prompter Hauslieferdienst Tel. 45 11 15

Ruedi Alder 8636 Wald

ALDER

SCHUMACHER SATTLER

Schlipfstr. 6 ☎ 055/95 40 83

Preisgünstige, perfekte Schuhreparaturen
orthopädische Korrekturen
Einlagen nach Mass

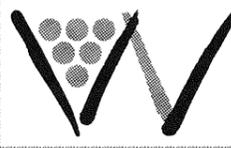
Wir reparieren jedes Leder

Scheren- und Messerschleifen
▲ Gravuren ♦ Stempelservice

shareCom

nutzen statt besitzen

Gottfried-Keller-Strasse 7, Postfach 203, 8024 Zürich
Tel. 01-261 93 94 Fax 01-261 31 82



VOLG Weinkellereien

Der Name für Qualitätsweine

Ihr Weinspezialist:
VOLG Weinkellereien, Schaffhauserstrasse 6, 8400 Winterthur, Tel. 052/264 26 61-65

QUERSCHNITT TÖSSTAL: GLEISUNTERHALT

Kramp(f)en in der Nacht

Damit der öffentliche Verkehr im Tösstal rund rollt, ist die S26 auf zwei perfekte Schienenstränge angewiesen. Die «Treffpunkt Tösstaler»-Macher Kurt Graf und Raphael Hangarter begleiten eine phonstarke Nachtschicht.

«E kei Negativprässi!» *Kaderaufseher (und IG-Revisor) Otmar Diethelm* hatte mit seinem Spruch des Abends zwar die Lacher auf seiner Seite, aber so ganz unbegründet ist seine Warnung an die TPT-Adresse natürlich nicht.

«Bekanntmachung: In der Nacht Fr/Sa, 29./30.9., werden auf der Station Winterthur-Grüze sowie zwischen Seen und Sennhof-Kyburg Gleisunterhaltmaschinen eingesetzt. Aus betrieblichen Grün-



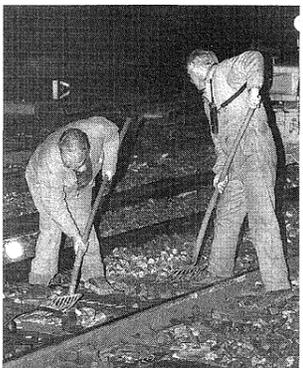
Freie Fahrt bis Winterthur-Grüze!

den können diese Arbeiten nur während der Nachtpause von 23.45 bis 04.45 Uhr ausgeführt werden. Wir bemühen uns, möglichst geringen Lärm zu verursachen, und bitten die Anwohner um Verständnis.»

Recht zahlreich sind solche ähnlich lautende Inserate in Tageszeitungen. Doch wer sind eigentlich die Nachtgeister, die den Betroffenen den Schlaf rauben? Und was passiert rund um die Lärmquelle in der schwarzen Nacht?

Die Schicht beginnt

Treffpunkt Winterthur-Hauptbahnhof, Bahndienstzentrum Bauregion 2. Wie vereinbart erscheinen punkt 21 Uhr *Guido Schälchli, der Transportführer und Stefan Rüegg, der Aufseher*. Ausser Plan arbeitet Otmar Diethelm an diesem Abend, einzig um via «TPT-Duo» Raphael Hangarter und Kurt Graf die komplexe technische Materie verständlicher zu machen.



Trotz High-Tech gefragt: Handarbeit für heikle Passagen.



Hier wird der Krampkoloss justiert.

Fotos: gr

Die SBB-Männer tauschen ihre Zivilkleider mit leuchtender Arbeitskleidung. Jetzt sichtbar im Dienst, richten sie Hilfsmittel wie Natel, Sprechfunkgeräte, Lampen, Helm und Signalweste. Guido schreibt den *Fabrordnungsrapport* für den bevorstehenden Einsatz und bringt das Papier auf die andere Bahnhofseite zum Fahrdienstleiter.

Im lärmgeschützten Ausgangsstützpunkt erklären in der Zwischenzeit Otmar und Stefan, was an vorgängigen Arbeiten geleistet wurde. Auf Inspektionsfahrten im Messwagen sind die *Fabrordnungsrapport* für den bevorstehenden Einsatz und bringt das Papier auf die andere Bahnhofseite zum Fahrdienstleiter. In späteren Tagschichten wurden die *Kurvenradien vermessen*. Dabei wurden Differenzen zwischen Ist- und Soll-Lage auf einem *Streckenprotokoll* millimetergenau festgeschrieben und die Schwellen am Anfang und Ende der Baustellen mittels Farbe markiert.

Sicherheit über alles

Ob eben diese *Markierungen* sowie die früher angebrachten *Sicherheitsvorrichtungen* noch korrekt vorhanden sind, will an Ort und Stelle nochmals inspiziert sein. Beim Augenschein ausgangs Seen taucht von Sennhof kommend aus der Dunkelheit ein als Leerzug nach Winterthur rollender Tösstaler auf. Eine ungewohnte Begeg-

Bewegung. Ohne Halt bis Grüze heisst's für die acht Männer der J. Müller-Gleisbauptruppe, angeführt von unseren beiden SBB-Leuten.

Am Bestimmungsort schreiten die Männer umgehend zur Tat – an eine weitere Unterhaltung ist ab sofort nicht mehr zu denken! Aber wir erleben staunend, wie die Maschine fast wie von Geisterhand computergesteuert das ganze Geleise Stück um Stück hochhebt, den Schotter krampft (unterzieht), die Schienen wieder punktgenau plaziert, bevor die nachfolgende Equipe plant und verdichtet. Trotz modernster Technik werden heikle Passagen, etwa rund um Weichen oder Signalverankerungen, in präziserer Handarbeit nachgestopft.

397 Meter sind insgesamt im



Modernste Technik auch im Innern des Bauzugs.

Bahnhofsbereich Grüze angesagt, dann verschiebt sich der Bautross nach Seen, für den zweiten Teil der Nachtschicht. Wir zwei TPTler verschieben uns weiter tösstalaufwärts, denn als ungeübte Nachtarbeiter suchen uns langsam die Sandmännchen heim... Und am Montag auf dem Weg zur Arbeit waren wir uns einig, noch nie so ruhig die Stelle in Winterthur-Grüze passiert zu haben. Darum haben wir uns vorgenommen, beim nächsten Krampeinsatz uns einfach auf die andere Seite zu drehen – ohne Groll auf die SBB-Nachtschichtler. (gr)

nung in unüblicher Perspektive. Doch laut SBB-Trio ist alles in Ordnung...

Gigantisch

Wir begeben uns darum im Lieferwagen zurück zum Bahnhof Winterthur an den Ausgangspunkt. Hier sehen wir es erstmals: Das 27 Meter lange und 71 Tonnen schwere *Krampvehikel*. Und im Verbund mit der deutlich kleineren *Planier- und Verdichtungsmaschine* setzt sich der stattliche Bauzug in

J. Müller AG

Das Unternehmen für den maschinellen Gleisunterhalt und Gleisumbau, ist 1948 durch Hans Müller, dipl.

Ing. ETH in Rüti/ZH gegründet worden. Heute betreibt die Firma an die 40 Grossmaschinen, die während der Bausaison von ca. März bis Mitte Dezember autonom operieren und im Winter während 2 bis 3 Monaten in den Werken Effretikon und Hinwil vom Maschinenpersonal revidiert werden. Es werden rund 130 Mitarbeiter beschäftigt.

Eine betriebseigene Entwicklungsabteilung befasst sich vor allem mit der Suche nach Systemen zur Vermessung von Gleisen und



Weichen mittels modernster Laser-Technologie. Es werden aber auch Maschinen für den Umbau von Meterspurgleisen entworfen, konstruiert und im Werk Effretikon gebaut.

Der Einsatzbereich erstreckt sich bei der Normalspur auf die Gebiete nördlich der Linie Basel-Chur, das heisst den SBB-Kreis III. Im Bereich der Schmalspurbahnen ist die Firma in der ganzen Schweiz tätig, vorwiegend bei den Gebirgsbahnen RhB, FO, BVZ und Brünig (SBB). (P.F.)

IG-LEUTE

Präsidentin

Name: Nicole Schwarz Kemmler; **Wohnort:** Kollbrunn; **Alter:** 39 Jahre alt; **Zivilstand:** verheiratet, keine Kinder; **Beruf:** Leiterin der Verwaltung der HWV Zürich; **Hobbys:** Lesen, Gärtnern, Klavierspielen; **Politische Anliegen:** Umweltschutz, Frauen, Bildung.



«Mit einem Leserinnenbrief zur Zukunft der Tösstalbahn äusserte ich mich zum ersten Mal öffentlich zu diesem Thema. Personen aus Turbenthal und Wila, die sich ebenfalls Gedanken machten um die Tösstallinie, luden mich kurz darauf zu einer gemeinsamen Sitzung ein – und schon war ich mitdendrin! So sehr mittendrin, dass ich an der Gründungsversammlung der IG SBB-Tösstallinie zur Präsidentin gewählt wurde.

Ich sehe meine Aufgabe als Präsidentin vor allem darin, konkrete und latent vorhandene Ideen zusammen mit meinen Vorstandskollegen aufzunehmen, zu prüfen und wo immer möglich zu einem guten Ende zu führen. Dazu braucht es ein Klima des Vertrauens, es braucht „Raum“ und es braucht Entscheidungen. Ich betrachte es als meine Hauptaufgabe, die entsprechenden Voraussetzungen immer wieder zu schaffen.

Mein Engagement für die Tösstallinie kommt vor allem daher, dass meines Erachtens dem öffentlichen Verkehr – auch in „Randregionen“ – die Zukunft gehört, und zwar aus meiner tiefen Überzeugung heraus, dass unsere Umwelt geschützt werden muss.»

Kassier

Name: Valvason Dorian; **Wohnort:** Wald; **Alter:** ein guter 65er; **Zivilstand:** ledig, keine Kinder; **Beruf:** Betriebsökonom HWV; **Hobbys:** Velo-reisen, Fussball, Lesen, alte Möbel; **Öppis bsunders:** immer zu wenig Zeit – dafür zuviel zu tun.



«Warum ich überhaupt im Vorstand der IG SBB-Tösstallinie mitmache, fragte mich letzthin jemand. Nun, sicherlich nicht, weil ich als Kassier der IG und „Financier“ unserer IG-Zeit meine Berufsbearbeitung bis in den Feierabend verlängern möchte.

Gründe gibt es da einige. Der heutige Auto-Mobilitätswahnsinn mit seinen Folgen wie Lärm und Umweltbelastung macht mir zum Beispiel Angst. Mich passiv zu ärgern und tatenlos zuschauen wie diese Entwicklung durch verringerte Bahnangebote auch im Tösstal gefördert wird, mag ich dabei nicht.

Mit der Bahn habe ich zudem mit meinen ersten Ersparnissen (Interrail sei Dank) die Welt erkundet, Menschen kennengelernt und während langer Fahrten unzählige Bücher verschlungen.

Kurz – Bahnfahren ist für mich eine spannende, erholsame und ökologische Art und Weise, um Distanzen zu überwinden – und dies gilt auch auf der Strecke Rapperswil-Winterthur. – Deshalb mache ich in der IG mit!»

DER LANDBOTE ZEIGT ALLE WIRTSCHAFTSGIPFEL



Der Landbote

ZEIGT ALLE SEITEN

Graf Parkett + Holz AG, «i de Nudli»
Felseneggstrasse 1, 8492 Wila
Telefon 052/397 20 20, Telefax 052/397 20 25

Parkettarbeiten
Biologische Bodenbehandlungen
Parkettholzhandel, Parkettmaschinen
Trip Trap-Generalvertretung



Ihr Angebot

transportieren wir hier
via TPT
zu starken Preisen!
Testen Sie's:
☎ 052/212 77 55/Fax 212 70 13
(Raphael Hangarter)

BAHNPOST

Kritisches um öV, SBB, IG-Studie...

Ihre neue Zeitung hat mich gefreut und der Artikel «Pendeln mit dem Zug oder Auto?» (TPT 1/95, Seite 2) hat mich angeregt, Ihnen zu schreiben.

Ich fragte mich, welchen Sinn hat es, den öffentlichen Verkehr für das Pendeln zu favorisieren? Meine Antwort war: keinen! Der öffentliche Verkehr soll ein System für alle sein, das den Namen öffentlichen Verkehr auch verdient und ein Grundangebot Montag-Sonntag von 6 bis 24 Uhr sicherstellt und nicht nur auf den Pendlerbedarf Mo-Fr 6-20 Uhr ausgerichtet ist.

Eine solche Reduktion, wie dies leider immer öfters passiert, führt nämlich dazu, dass jemand zwar auf den Zweitwagen verzichten kann, aber jemand anders auf einen Erstwagen angewiesen wird oder bleibt. Ein reduzierter öffentlicher Verkehr bei teureren Preisen führt auch wieder zu einer optimierteren Auslastung des (vorhandenen) Privatautos, und der öV wird degradiert zur Abdeckung des Ergänzungsbedarfs. Dies, auch wenn bekannt ist, dass bei der Benützung des PW statt der Bahn für den Schweizer Steuerzahler 5mal höhere Folgekosten entstehen.

Vor diesem Hintergrund freuen mich andere Meldungen wie z.B. dass die MThB neu die Linie Stockach-Radolfzell wieder als Bahnlinie betreiben wird. Eine Linie, die von der Deutschen Bundesbahn vernachlässigt wurde und deswegen die Passagierzahlen rückläufig waren. Die Stilllegung und die Umstellung auf Busbetrieb war nur noch die logische Konsequenz von unfähigen Führungskräften. Gefreut hat mich auch, dass die MThB voraussichtlich dafür moderne, neue, leichte, schmuck bemalte, kostengünstige und für

Gegenüberstellung durchgehender Verbindungen SBB-Tösstallinie und MThB-«Seehas»-Linie Konstanz-Engen:

Fahrplanangebot Sonntag	erster Zug	letzter Zug	Anzahl Züge	Betriebsdauer
SBB Winterthur ab	6.42	21.42	16	15 Std
MThB Konstanz ab	6.25	22.25	30	16 Std
SBB Rapperswil ab	6.05	21.29	17	15 Std 24 Min
MThB Engen ab	7.22	23.47	30	16 Std. 25 Min

den Regionalverkehr ideale Fahrzeuge anschaffen wird (wie sie z.B. der VCS bereits vor acht Jahren der SBB für ihren Regionalverkehr vorgeschlagen hatte und wie sie damals bereits im Ausland erfolgreich im Einsatz waren). Die MThB betreibt die Linie Engen-Konstanz heute 60 % erfolgreicher als die DB vor einem Jahr.

Gefreut hat mich auch eine Fernsehsendung über die Stadtbahn Karlsruhe, die heute eine frühere DB-Strecke mit einem 600 % höheren Fahrgastaufkommen betreibt (den Zeitraum habe ich nicht mehr im Kopf, aber es dürften nicht allzu viele Jahre seit der Übernahme sein).

Für mich alles positive Meldungen, die deutlich zeigen, dass die SBB im Tösstal eigentlich bereits nichts mehr zu suchen hat und die Linie einem zukunftsorientierten Unternehmen abzutreten hat. Die SBB hat im Tösstal bereits genügend Kunden verärgert.

Im Moment werden teilweise im Tösstal Busse eingesetzt, was zu einem miserablen Fahrplanangebot führt und ich hoffe, dass mit der Beendigung der Ausbautappe im Bahnhof Rütli diese Busse für immer wieder verschwinden.

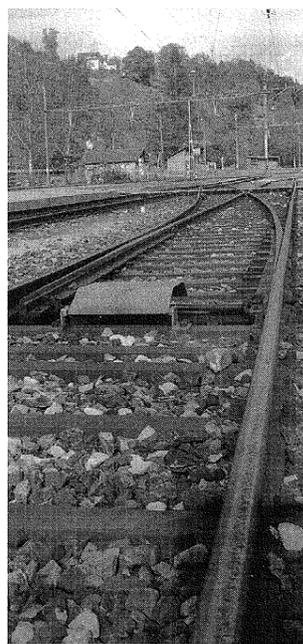
Sicher sind Quervergleiche berechtigterweise unstritten. Dennoch ist für mich als Kunde halt einfach schon sehr wichtig, von wann bis wann und wie häufig und wie schnell eine Bahn mir eine Reise ermöglicht. Und wenn ich die eingangs erwähnten Erfolgszahlen vergleiche mit der Fahrgastzunahme im ZVV für ausgewählte Querschnitte von jämmerlichen 3 % pro Jahr 1989-94 (Quelle: Der ZVV in Kürze 1995), so ist für mich obiger Vergleich legitim. Die punktuellen Verschlechterungen mit marginalen Kosteneinsparungen im Regionalverkehr wirken sich eben verstärkt erfolgshemmend für das Gesamtsystem aus.

Nochmals zurück zur angekündigten IG-Studie Kostenvergleich

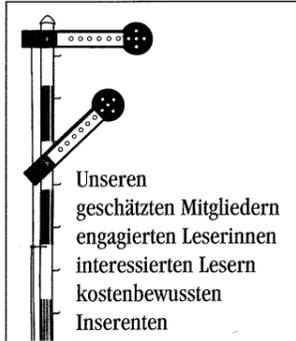
für das Pendeln: Gerne hoffe ich, dass der Wegfall der steuerlichen Subvention für die Benützung des Autos für den Arbeitsweg (bei 1 Stunde längerer Fahrt mit öV) auch berücksichtigt wird, was gut und gerne die Autokosten um 2000 Franken pro Jahr verbilligt. Auch fallen beim Auto keine zusätzlichen Kosten für die unzähligen Kaffees infolge immer länger werdenden Umsteigezeiten (bei mir persönlich etwa 250-320 Franken pro Jahr) sowie für stärkere Kleiderabnutzung wegen der Velofahrt zum Bahnhof (Fr. 130.-/Jahr) an. Ich bin sehr neugierig auf Ihren Kostenvergleich! Walter Ott, W'thur

Schlusslichtfrust in Rappi

Am 27. Juni 1995 machten wir eine Tagestour von Wald nach Lugano. Trotz grosser Frequenz von Schulreisen fühlten wir uns auf der Hin- und Rückreise sehr wohl. Plätze und Zeit waren auf der ganzen Reise okay, bis wir mit 5



Gähnende Leere oder Infopanne total...



Unseren geschätzten Mitgliedern engagierten Leserinnen interessierten Lesern kostenbewussten Inserenten kompetenten SchreiberInnen versierten Layouter- und fleissigen Druckereimitarbeitenden

Ihnen allen wünschen wir von Herzen ein glückliches, zufriedenes, erfolgreiches 1996!

Die TPT-Redaktion und der Vorstand der IG SBB-Tösstallinie

SCHINEBLITZ



Moritz Leuenberger (Mitte hinten) schöpft aus der Ambiance des Dampf-bahnspesewagens Kraft für schlagfertige Antworten. Das IG-T-Shirt trägt dafür, dass Benedikt Weibel auch im Alltag an die Tösstallinie denkt...

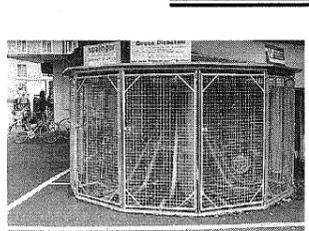
Hohe Gäste im Tösstal

Für Moritz Leuenberger war's der erste öffentliche Auftritt als frischgebackener Bundesrat. Für SBB-Generaldirektor Benedikt Weibel eine weitere Möglichkeit, charmanter für seine Bahn zu werben. Die beiden Männer mobilisierten am 30. September jedenfalls viel Volk entlang der Tösstallinie, als ein Dampfzug mit lauter SP-Leuten von Seen nach Wald

schnaubte. Ein dritter Höhepunkt des Tages war die lokale Theatertruppe Zirp, die beim Halt des Treno Rosso in Turbenthal mit ihrem Programm rund um den öffentlichen Verkehr nicht nur SP-Hezen öffnete. Auch der Walder SVP-Gemeindepräsident Ernst Kunz verknüpfte seine Grussbotschaft an den Zürcher Moritz Leuenberger mit der Hoffnung, dass er sich als Bundesrat in Bern für das Wohl der Tösstallinie einsetzen werde. (gr)



Soviet Volk wünscht man der Tösstallinie auch im Alltag.



Nur Dekoration?

Seit Wochen steht er da und verleitet mich allmorgendlich beim Halt auf der Kreuzungsstation Rikon zum schielenden Blick - immer

noch leer, der «Veloständer»... Ob die Firma wohl noch keine Schlüssel geliefert hat? Vielleicht hat der Bahnhofsvorstand die Kombinationszahlen vom Schliessschloss verlegt? Erinnerung das Gitterrondell den Velobesitzer zu sehr an Regensdorf? Empfindet die potentielle Kundin Abneigung gegen die Werbefirma? Fragen über Fragen. Und da soll noch jemand sagen, Zugfahren sei nicht fantasieanregend... (gr)

DAS LETZTE

Erlebt

Glücklich, am Ende einer anstrengenden Tageswanderung die müden Knochen zuerst im Postauto-sessel und jetzt auf dem S-Bahn-Polster vor weiteren Strapazen zu schonen, werde ich beim näheren Betrachten meines Billets stutzig: «Gültig bis 18.20 Uhr» steht da zartblau auf meinem ZVV-Alle-Zonen-Einzelbillett.

Beim Blick ins mitgetragene Kursbuch beschleicht mich ein schlechtes Gewissen: Trotz nahezu idealen Anschlüssen ist

ohne Herbst(s)pass

die Strecke Hünten via Wädenswil-Pfäffikon-Rapperswil-Turbenthal in der vom ZVV gewährten Reisehöchstzeit gar nicht zu schaffen!

Um nicht in einer ungewollten Schwarzfahrerpremiere im Tösstaler zu enden, wenden Rolf und ich uns mit dem Mangelbillett in Rap-

perswil an den Kundenschalter: «Da chan ich au nüüt mache!» Mit einem «Alle-Zonen-Billett» könne man von jedem Ort im Zürcher Verkehrsverbund aus in der ausgedruckten Zeit nach Hause reisen. Derart quittierte die junge Frau hinter der Schalterscheibe unser Anliegen.

«Uf Ihr Verantwortung, mir händ de guet Wille ja bewise, mir müend jetzt ischtiige suscht fahrt de letschi Tösstaler no ab», konterten wir verdutzt und verlassen frustiert die Schalterhalle.

Mich nimmt noch heute wunder, wie wohl eine Kontrollequipe auf mein ungültiges Billett reagiert hätte... Aber ein ungutes Gefühl lässt mich seither auf Reisen an den Rand der ZVV-Region verzichten. Jetzt hoffe ich schwer auf die angekündigten neuen - intelligenteren - Billettautomaten!

Kurt Graf

TREFFPUNKT TÖSSTALER

Herausgeberin IG SBB-Tösstallinie, Bolsternbuckstrasse 36, 8483 Kollbrunn; Redaktionsadresse Treffpunkt Tösstaler, Kurt Graf, Feldstr. 9, 8488 Turbenthal; P: 052/45 34 78, G: 052/264 27 21, FAX: 052/213 21 61; Inserate/Abo/Mitgliedschaft Raphael Hangarter, G: 052/212 77 55; Gestaltung/DTP Josef Scheuber, Herisau; Druck Ziegler Druck Winterthur; Auflage 2000 Ex.; Nächste Ausgabe: Sommer 1996

Zueschtiige bitte!



SBB-Tösstallinie

Mir bruuched de Tösstaler - und de Tösstaler bruucht Sie!

- Ich will - zusammen mit der IG - kraftvoll dafür kämpfen, dass die verhängnisvolle Abbautendenz rund um die S 26 sofort gestoppt und dafür in einen zukunftsgerichteten Ausbautrend umgekehrt wird.
- Darum will ich - für 30 Franken im Jahr - Mitglied werden bei der IG SBB-Tösstallinie.

Name/Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

● Adresse: IG SBB-Tösstallinie, Bolsternbuckstrasse 36, 8483 Kollbrunn