

# ZUG nummer

# 11

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 6. Jahrgang, Nummer 11 • Frühling 2000

Zürich feiert, St. Gallen startet, andere planen

S-Bahn 2005plus

## Der Siegeszug der S-Bahn

**Ende Mai wird die Zürcher S-Bahn 10-jährig. Ihr Erfolg macht Schule: Nach den S-Bahnen von Bern und Basel startet nun jene in St. Gallen. Die SBB rechnen damit, dass es in der Schweiz in acht Regionen S-Bahn-Systeme geben wird.**

Am frühen Morgen des 27. Mai 1990 ging es in Zürich los: Auf einem 380 Kilometer langen Netz begann die erste S-Bahn der Schweiz zu rollen. Die zum grössten Teil von den SBB betriebene Stadtschnellbahn war für den öffentlichen Verkehr des Kantons Zürich ein Quantensprung. Im Kernnetz verkehrten die Züge im Halbstundentakt, auf einzelnen Strecken sogar alle 15 Minuten. Der Hauptbahnhof war für den Agglomerationsverkehr zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof ausgebaut worden. Das erlaubte neue, schnellere Verbindungen und - zusammen mit den Doppelstockzügen - einen wesentlichen Ausbau der Kapazitäten. Gleichzeitig mit der S-Bahn führten die Verkehrsunternehmen von Stadt und Kanton Zürich den Tarifverbund ein, was das Lösen von Billetts und Abonnementen vereinfachte.

### Rascher Erfolg

Der Erfolg dieses Konzepts stellte sich rasch ein. Ein Jahr später hatte die Passagierzahl im Einzugsbereich um mehr als 20 Prozent zugenommen. Das Angebot ist in verschiedenen Schritten weiter ausgebaut worden, was sich jeweils positiv auf die Fahrgastzahlen ausgewirkt hat. Heute benützen an Werktagen mehr als 400'000 Personen die S-Bahn. 50 Prozent der Erlöse im gesamtschweizerischen SBB-Regionalverkehr stammen aus der S-Bahn Zürich.

Ein wesentliches Merkmal der Zürcher S-Bahn ist ihre enge Verzahnung mit dem «normalen» Bahnverkehr. Während die typischen S-Bahnen in den europäischen Grossstädten oft mit speziellem Rollmaterial auf eigenen Trassen verkehren, baute man in Zürich ganze zwölf Streckenkilometer neu. Und die Fahrplange-

stalter haben darauf geachtet, dass die S-Bahn nicht nur im Hauptbahnhof, sondern auch an den Endpunkten sowie in wichtigen Zwischenstationen optimal an den Fernverkehr angebunden ist.

### In acht Agglomerationen

Das Beispiel von Zürich hat Schule gemacht. In den Regionen von Bern und Basel sind inzwischen ebenfalls S-Bahnen in Betrieb. Mit dem Fahrplanwechsel vom 28. Mai 2000 startet als nächste die S-Bahn von St. Gallen. Seit einem Jahr existiert auch eine erste Durchmesserlinie des Régional Express Vaudois (REV), der künftigen Schnellbahn von Lausanne, die mit jener von Genf zur S-Bahn «Léman» zusammenwachsen soll. Dabei wird es nicht bleiben. Laut Ulrich Weidmann, Leiter Strategien und Entwicklung des SBB-Regionalverkehrs, wird die Schweiz in einigen Jahren über acht S-Bahn-Systeme verfügen. Nebst den bereits erwähnten kommen die Zentralschweiz, der Raum Aargau-Solothurn und das Tessin dazu.

Der Siegeszug der S-Bahnen hängt damit zusammen, dass sie sowohl für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs, wie für die städtischen Regionen strategische Bedeutung haben. Für die Transportunternehmen sind sie interessant, weil sie die Wachstumszentren erschliessen und damit Gebiete mit einem beträchtlichen Verkehrspotenzial. Für Bevölkerung und Behörden in den Agglomerationen bilden die S-Bahnen das Rückgrat einer umweltfreundlichen Mobilität. Sie lösen ausserdem wirtschaftliche Impulse aus und erhöhen Prestige und Urbanität einer Region.

### Zwischen Tram und Intercity

## Editorial

Verschiedentlich wurde gesagt, die S-Bahn sei nun gebaut. Projekte wie «Stadtbahn Glatthal» oder «Zweiter Durchgangsbahnhof Zürich» zeigen, dass dies nicht ganz zutrifft. Im Rahmen des Projektes «S-Bahn 2005plus» wird die Planung für den Ausbau des S-Bahnnetzes für die nächsten Jahrzehnte in Angriff genommen. In der letzten Nummer haben wir ein mögliches Konzept für die Tösstallinie der Zukunft vorgestellt. Nun geht es darum, unsere Anliegen detailliert auszuarbeiten und engagiert zu vertreten. Wir suchen BehördenvertreterInnen und initiative BürgerInnen, welche die Zukunft der Tösstallinie in die Hand nehmen wollen. Die IG Tösstallinie ihrerseits hat einen weiteren Schritt in die Zukunft getan. Sie ist neu auch via Email unter [ig.toesstallinie@bluewin.ch](mailto:ig.toesstallinie@bluewin.ch) zu erreichen.

Markus Stieger

Doch was ist eigentlich eine S-Bahn? Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 50 km/Std. und einem Abstand der Haltpunkte von einem Kilometer und mehr, ist die S-Bahn zwischen dem Tram und dem Fernverkehr angesiedelt. Sie übernimmt die Aufgabe, das Zentrum mit dem Einzugsgebiet zu verbinden, das überall an Bedeutung gewonnen hat. Im Tessin und in der Region Aargau-Solothurn werden die S-Bahnen verschiedene Mittelzentren verbinden. Damit ein System zur S-Bahn wird, muss es auch qualitative Mindestanforderungen erfüllen. Dazu gehören Durchmesserlinien, die neue Direktverbindungen schaffen, sowie der Halbstundentakt als Norm.

Ausser in Zürich, wo das Angebot mit einem Schlag massiv verbessert wurde, sind die S-Bahnen in der Schweiz bisher auf einem bescheidenem Niveau gestartet, das aber sukzessive ausgebaut wurde und noch wird. Angesichts der angespannten öffentlichen Finanzen begnügen sich die Verantwortlichen meist mit einer optimierten Nutzung des Bestehenden. Für die dichteren Zugfolgen sind punktuell allerdings Ausbauten wie Doppelspurabschnitte und neue Steuerungsanlagen nötig.

### **Mehr Halteorte**

Die S-Bahnen werden sich weiter entwickeln. Es geht darum, das Angebot des öffentlichen Verkehrs auszubauen und es gleichzeitig an die räumliche Entwicklung anzupassen. Da gehören neue Halteorte dazu. Mit dem nächsten Fahrplanwechsel gehen die Station von Glanzenberg in Zürichs Westen sowie jene im Zentrum von Rorschach im Einzugsgebiet der St. Galler S-Bahn auf. In der Stadt Bern wird über eine neue Station in der Nähe des Sportstadions Wankdorf diskutiert. Weitere werden folgen: «In dieser Beziehung wird noch einiges passieren», ist Weidmann überzeugt.

Die S-Bahnen werden auch bei der zweiten Etappe der Bahn 2000 eine wichtige Rolle spielen. Bessere Verbindungen zwischen den Agglomerationen bilden einen Schwerpunkt in

diesem Paket, dessen Umsetzung in rund 10 Jahren beginnt. Bereits mit dem Abschluss der ersten Etappe, im Jahr 2005, können die Kundinnen und Kunden aber mit spürbaren Verbesserungen rechnen. Viele S-Bahnen wollen auf diesen Zeitpunkt einen weiteren Ausbauschritt tun. Der Halbstundentakt wird zum Standard.

Bei der Weiterentwicklung der S-Bahn-Systeme sind auch die Schnittstellen mit anderen Trägern des privaten und öffentlichen Verkehrs wichtig. S-Bahnen sind das Bindeglied zwischen den städtischen Verkehrsbetrieben und dem Regionalverkehr, zwischen der Stadt und dem Land. Regionalbahnen und Postauto sind als Zubringer von grosser Bedeutung, die Anschlüsse müssen möglichst schlank sein. In jüngster Zeit gibt es Bestrebungen, diese Verkehrsmittel verstärkt auf die S-Bahnen auszurichten. Um Parallelverkehr zu vermeiden, will beispielsweise der Kanton Bern einzelne Postautolinien in Zukunft zu einer S-Bahn-Station führen, statt bis ins Stadtzentrum. Die Fahrgäste nehmen das zusätzliche Umsteigen allerdings nur in Kauf, wenn das Angebot ausreichend dicht und schnell ist. Auch im Bereich der Park & Ride sowie Bike & Ride-Angebote lässt sich noch einiges verbessern.

### **Neue Züge, neue Wagen**

Neues Rollmaterial wird das Gesicht der S-Bahnen nach und nach verändern. In Zürich ist die Evaluation für eine zweite Generation von Doppelstock-Zügen angelaufen, die möglicherweise mit einem Luftkühlsystem ausgestattet werden. Als Basis kommen adaptierte Intercity-Kompositionen in Frage. Zürich wird vorläufig die einzige S-Bahn mit Doppelstöckern bleiben. In den anderen Zentren, wo der Andrang kleiner ist, drängt sich eine solche Lösung nicht auf. Mittelfristig sollen die Kolibri-Regionalzüge der SBB durch einzelne Wagen oder ganze Triebzüge mit Tiefeinstieg ergänzt werden. Wo und wieviele neue Züge zum Einsatz kommen, hängt nicht allein von der Verkehrszunahme und der Ertragsentwicklung der SBB ab, sondern auch von den Kantonen, die das Angebot bestellen. Die SBB sind zu grösseren Investitionen bereit, wenn sie die Zusage haben, dass sie die entsprechende S-Bahn-Strecke während einer gewissen Mindestdauer betreiben können.

# Die Zukunft der Tösstallinie

**Den einfachsten und besten Fahrplan hatte die Tösstallinie zwischen 1985 und 1990. Mit der Einführung der S-Bahn im Mai 1990 wurde er aus Rücksicht auf die anderen S-Bahn-Linien leider auf der Hauptlinie spürbar schlechter. Seither wurden in mühsamer Kleinarbeit einige Fortschritte erzielt. Grundsätzliche Verbesserungen sind mit der heutigen Vorgehensweise jedoch nicht mehr zu erzielen. Es sind neue Ideen gefragt. Am Beispiel des heutigen Fahrplanverfahrens soll aufgezeigt werden, wie man zu nachhaltigen und gefreuten Lösungen kommen könnte.**

1989, kurz vor der Einführung der S-Bahn im Jahre 1990, haben die Stimmbürger des Kantons Zürich der zweiten Teilergänzung zur S-Bahn zugestimmt.

In der vom Regierungsrat verfassten Abstimmungsunterlage hiess es unter anderem: «Mittelfristig soll im ganzen Kanton ein Eisenbahnangebot mit einheitlichen Merkmalen und Qualitätsstandards geschaffen werden (...). Im Bereich der Grundversorgung gilt grundsätzlich ein Stundentakt, welcher bei entsprechenden Bedürfnissen im Berufsverkehr mit zusätzlichen Zügen ergänzt wird. (...) Die Tösstallinie Winterthur-Bauma-Rapperswil ist an beiden Enden mit anderen Linien verknüpft, was einen attraktiven Fahrplan fast verunmöglicht. 1989 wird ein Stundentakt mit guten Anschlüssen in Winterthur angeboten. (...) 1993 soll im Zuge dieser Ergänzungsvorlage, aber ohne bauliche Massnahmen, zwischen Winterthur und Bauma ein Halbstundentakt angeboten werden.»

Das Tösstal kam erst 10 Jahre nach dieser Volksabstimmung, auf den Fahrplan 1999-2001 in den Genuss der damals genehmigten

## Verfahren für den Fahrplan 2001-2002

**22. März 1999:** Der Kantonsrat verabschiedet die «Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr» für die Fahrplanperioden 2001-2003 und 2003-2005 und genehmigt den Rahmenkredit für die Fahrplanperiode 1999-2001.

**Herbst 1999:** Alle Einwohner des Kantons Zürich haben die Möglichkeit, Fahrplanwünsche, Änderungen in der Linienführung sowie von Haltestellen ihrer Wohnortgemeinde zu melden. Die genaue Frist wird jeweils von jeder Gemeinde individuell bekannt gegeben.

**Mai 2000:** In den regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) mit Vertretern von Gemeinden und marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen werden die von den Transportunternehmen und dem ZVV ausgearbeiteten Angebotskonzepte sowie die eingereichten Begehren der Gemeinden und Kunden geprüft.

**September 2000:** Der neue Verbundfahrplan wird bei den Gemeinden aufgelegt. Kleinere Angebotsanpassungen können noch eingebracht werden.

**10. Juni 2001:** Einführung des neuen Fahrplans

Fahrplanvorgaben. Der gleichbleibende, einfache Stundentakt mit Anschlüssen in Rüti und Winterthur ist aber nach wie vor nicht realisiert.

Woran liegt das? Zum einen sind die Planungs- und Realisierungsprozesse im öffentlichen Verkehr generell langwieriger geworden. Zum andern hängt dies wohl auch an den Eigenheiten des Tösstaales selber.

- Das Tösstal ist sehr weitläufig und besteht geophysikalisch gesehen aus drei unterschiedlichen Teilen mit unterschiedlichen Interessen: dem unteren Tösstal, dem Jonatal und dem Abschnitt Bauma-Wald. Interessanterweise wurde vor 125 Jahren die Tösstallinie auch in diesen Abschnitten gebaut.

- Die Gemeinden selber sind meist sehr weitläufig und unterschiedlich strukturiert. Man trifft auf dichtbesiedelte Agglomerationsgemeinden, aber auch auf Bergdörfer.

- Es gibt bisher kein offizielles Forum, in welchem die Gesamtinteressen der Tösstallinie koordiniert vertreten werden können. Entsprechend schwach ist auch deren Stellung.

- Die Gemeinden an der Tösstallinie sind drei verschiedenen Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) zugewiesen: der RVK Winterthur, der RVK Winterthur Land/Pfäffikon und der RVK Oberland.

- Für das Einzugsgebiet der Tösstallinie sind fünf Verkehrsunternehmen marktverantwortlich: die SBB, die Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO), Postauto Zürich, Postauto Uznach und die Winterthurer Verkehrsbetriebe (WV). Auch hier besteht keine institutionalisierte Koordination.

- Die Zuständigkeitsgebiete der RVKs decken sich nicht mit den Zuständigkeitsgebieten der marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen.

## Wie läuft das Fahrplan-Verfahren ab?

Im Kanton Zürich schreibt das Gesetz für den Regionalverkehr das Prinzip der Mitwirkung vor. Entsprechend fordert der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die Bürgerinnen und Bürger immer wieder auf, Fahrplanwünsche anzubringen. Im folgenden wird am Beispiel des Fahrplanes 2001-2003 der Planungsablauf dargestellt (siehe auch Kasten links).

Der Kantonsrat legt alle zwei Jahre Grundsätze

## Inhalt

Seite 1 **Der Siegeszug der S-Bahn**  
Editorial

Seite 3 **Die Zukunft der Tösstallinie**

Seite 5 **Eine Erfolgsgeschichte**

Seite 6 **Den Tarif erklären**

Seite 9 **125 Jahre Tösstalbahn - Ein Fest!**

Seite 10 **Mit Volldampf**

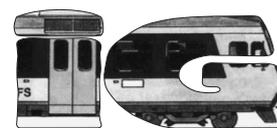
Seite 11 **Der Kunde ist König**

Seite 12 **Attraktive Denkanstösse**

Seite 14 **Impressum**

Seite 15 **Plattform der Leserschaft**

Seite 16 **Der Triumphbogen**



**tösstallinie**

über die mittel- und langfristige Entwicklung im öffentlichen Verkehr fest. Gleichzeitig bewilligt er jeweils den Rahmenkredit für die folgende Fahrplanperiode (Betriebsbeiträge, nicht Investitionen). Am 22. März 1999 verabschiedete er den Rahmenkredit für die Fahrplanperiode 1999-2001 und die Ziele und Stossrichtungen für die Fahrplanperioden 2001-2003 und 2003-2005.

Aufgrund dieser Vorgaben erarbeitete der ZVV zusammen mit den Transportunternehmen (SBB, VBZ, VZO etc.) das Fahrplanangebot.

Im Laufe der Planungsarbeiten des ZVV hatte der einzelne Bürger im Herbst 1999 die Gelegenheit, eigene Wünsche bei seiner Gemeinde einzureichen, seien es Änderungen im Fahrplan, bei der Linienerführung oder betreffend Haltestellen. Es war Aufgabe der Gemeinden, ihre Einwohner über diese Möglichkeit und die entsprechenden Termine zu orientieren. Diese Orientierung geht in der hektischen Tagesarbeit nicht selten unter. Falls überhaupt Begehren bei den Gemeinden eintreffen, dann sind sie vielfach von Einzelinteressen geprägt, unkoordiniert und punktuell. Zudem erhielten die Bürger zu spät (erst im Herbst) Gelegenheit zur Stellungnahme, zu einem Zeitpunkt, als die wesentlichen Grundlagen des Fahrplanes bereits weitgehend festgelegt waren und Anregungen nur noch in Ausnahmefällen berücksichtigt werden konnten.

Im Mai 2000 – also

jetzt – werden die Angebotskonzepte in regionalen Verkehrskonferenzen geprüft, den eingereichten Begehren gegenübergestellt und verabschiedet.

Anschliessend werden die Resultate der regionalen Verkehrskonferenzen zum neuen «Verbundfahrplan» zusammengefasst. Dieser liegt dann etwa ein halbes Jahr vor Inkrafttreten, also ab September 2000, bei den Gemeinden zur Vernehmlassung auf. Allerdings können nur noch minimalste Angebotsanpassungen berücksichtigt werden. Grössere Änderungen würden ja den ganzen Fahrplan gefährden. Nach Abschluss der Vernehmlassungsfrist wird der Fahrplan dem Verkehrsrat des Kantons Zürich zur Genehmigung vorgelegt und auf den Fahrplanwechsel im Frühling 2001 in Kraft gesetzt.

### Was zeigt uns dieser Ablauf?

Das gutgemeinte Fahrplanverfahren ist in der Praxis heute eine wenig effiziente Angelegenheit. Die grundlegenden Entscheidungen wurden bereits vor einem Jahr gefällt, und zwar bis hinaus ins Jahr 2005.

Echte Einflussmöglichkeiten der Bürger sind in diesem Verfahren in der Praxis gar nicht vorhanden. Der finanzielle Rahmen ist durch den Kantonsrat vorgegeben und das Fahrplengerüst kann aus praktischen Gründen zum Zeitpunkt der Vernehmlassung nicht mehr verändert werden. Ähnliches gilt für die regionalen Verkehrskonferenzen: Auch sie treten erst in Aktion, wenn der Grundraster des Fahrplanes nicht mehr beeinflusst werden kann.

Die wiederholten Aufforderungen des ZVV in jüngster Zeit, die Bürger sollten doch ihre Wünsche für den Fahrplan 2001 bei der Wohngemeinde anbringen oder direkt via Internet ([www.zvv.ch](http://www.zvv.ch)) dem ZVV zustellen, zielen darum zumindest für den Fahrplan 2001-2003 ins Leere.

### Was können wir tun?

Wer wirklich Einfluss nehmen will, der muss sich HEUTE um den Fahrplan 2005/2007 kümmern. Für die Tösstallinie drängen sich drei Schlussfolgerungen auf:

1. Wir müssen zeitlich weiter denken als nur bis zum nächsten grossen Fahrplanwechsel. Grundsätzliche Verbesserungen bedingen meist Investitionen. Diese können von heute aus gesehen nur in absoluten Ausnahmefällen bis zum Fahrplanwechsel 2001 getätigt werden. Allein schon die Kreditbewilligung ist langwierig. Die Realisierung von Bauten ist kurzfristig praktisch ausgeschlossen.

2. Wir müssen dort unsere Anliegen platzieren, wo über die Grundstruktur des künftigen Angebots nachgedacht wird. Heute heisst dies, dass wir uns ein Bild über das Jahr 2005 machen müssen. Denn es wird bis zum Ende des laufenden Jahres darüber entschieden, wie die Grundstruktur des S-Bahn-Fahrplanes

2005/2007 aussieht, wo die Prioritäten in der Entwicklung des Regionalverkehrs gesetzt werden, wieviel Geld zur Verfügung stehen soll und wer in den Genuss dieses Geldes kommen soll.

3. Wir müssen jetzt Mittel und Wege finden, damit die Gemeinden des Jona- und Tösstals mit einer Stimme sprechen und dass die Vorstellungen über die Zukunft der Tösstallinie bei den entscheidenden Stellen (Kantonsrat, ZVV etc.) zur Kenntnis genommen und anschliessend auch durchgesetzt werden können.

Der jetzige Zeitpunkt dafür scheint aus verschiedensten Gründen optimal:

- Die zweite Teilergänzung der S-Bahn (Volksabstimmung 1989) mit Ausbauten am rechten Zürichseeufer und rund 20 Bahnstationen (darunter auch Rütli und Fehraltorf) wurde per Fahrplanwechsel 1999 abgeschlossen, so dass eine neue Planungsphase ins Auge gefasst werden kann.

- Bahnreform SBB: Die SBB und die Privatbahnen engagieren sich vermehrt im Regionalverkehr. Die Förderung der Regionallinien erhält einen höheren Stellenwert als früher («Expansion in die Fläche»).

- Die Bahn hat neue Perspektiven: «Bahn 2000 2. Etappe» und «S-Bahn 2005» sind Projekte, die sich zur Zeit in einer intensiven Bearbeitungsphase befinden. Bis Ende 2001 werden erste konkrete Vorschläge seitens der SBB und des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich (AFV) bzw. des ZVV vorliegen.

- Das Fahrplanverfahren und die RVK's brauchen dringend neue Impulse. Die Strukturen sind so angelegt, dass von den RVK's keine wirklich neuen Impulse kommen können: Die Termine sind zu kurzfristig, die Ressourcen für eine Langfristplanung nicht vorhanden.

- Der Ist-Zustand des Fahrplanes 1999-2001 ist kompliziert und aufwändig. Er vermag nicht zu befriedigen. Selbst geübte Fahrplanleser finden sich auf dem 13 Fahrplanseiten umfassenden Dschungel des offiziellen Kursbuches kaum zurecht. Zudem kann das Fahrplan-Grundgerüst sowohl aus betriebswirtschaftlicher Sicht wie aus Kundensicht nicht vernünftig ausgedünnt werden (übers Wochenende und in den Randzeiten). Deshalb auch die zahlreichen Taktbrüche und die verschiedenen Fahrplanlagen.

- 125-Jahr Jubiläum der Tösstallinie: Das Jubiläum ist ein Anlass, um Behörden und Bevölkerung für das Thema «Zukunft der Tösstallinie» zu gewinnen.

Das Schwergewicht unseres Engagements muss sich also etwas in die Zukunft verschieben. Wenn wir für das Tösstal wirkliche Verbesserungen wollen, so müssen wir uns heute für das Jahr 2005 rüsten.

Die Formulierung der Ziele für die Benutzer und die potentiellen Kundinnen der Tösstallinie ist zentral. Dieser Prozess dürfte nicht einfach sein, ist aber unabdingbare Voraussetzung

# Eine Erfolgsstory

**Am 27. Mai 1990 frühmorgens startete der erste S-Bahnzug der Schweiz. Ein neues Zeitalter im Agglomerationsverkehr Schweiz wurde eingeläutet.**

Ich erlebte diesen denkwürdigen Tag als Beobachter des Betriebsablaufes auf verschiedenen Bahnhöfen. Mit grosser Freude durfte ich feststellen, dass die S-Bahn, an welcher jahrelang geplant wurde, in der Praxis reibungslos ihren Betrieb aufnahm. Ein Erlebnis, das sicher nicht nur mir in bester Erinnerung geblieben ist – auch nach 10 Jahren!

## Die Entwicklung

Die S-Bahn Zürich hat eine rasante Entwicklung hinter sich gebracht. Wurden 1989 pro Tag rund 252'600 Personen befördert, waren es im ersten Betriebsjahr bereits deren 296'500. 1998 wurden im Schnitt 333'200 Reisende pro Tag befördert, was beinahe der Gesamtbevölkerung der Stadt Zürich oder einer Autokolonie von 666 km entspricht.

## Ihre Bedeutung

Nach zehn Jahren gehört die S-Bahn Zürich zum Alltag der Agglomeration Zürich wie ihre drei grossen Tageszeitungen, wie das Grossmünster oder gar der Zürichsee. Ob man sie benutzt oder nicht, ihrer Präsenz in Stadt und Land kann man sich kaum entziehen. Das leitet auch zum Motto über, unter welchem das 10-jährige Jubiläum der S-Bahn Zürich steht: «10 Jahre S-Bahn Zürich - Die beste Verbindung zwischen Stadt und Land». Aus dieser Optik

lässt sich die Bedeutung der S-Bahn für die Wirtschaftsmetropole und den Lebensraum Zürich erkennen. Aber auch für die SBB AG ist sie von grosser Bedeutung. Rund 6000 SBB-Mitarbeiter arbeiten direkt oder indirekt am Produkt S-Bahn Zürich mit. Mit jährlichen Erträgen von rund 400 Mio. Franken ist sie zudem eine wichtige Ertragsstütze der SBB AG.

## Der ZVV als Partner

Im gleichen Atemzug will ich aber auch den Zürcher Verkehrsverbund bzw. den Kanton Zürich nennen. Nur dank dessen grossen Engagements zur Schaffung der notwendigen Infrastruktur und der jährlich neu vereinbarten Bestellung des S-Bahn-Betriebes ist ein auf diesem hohen Niveau angebotenes ÖV-Netz überhaupt betreibbar. Für sein fortschrittliches Mobilitätsmanagement wurde der ZVV übrigens Ende 1999 als weltweites Projekt von der Expo 2000 in Hannover ausgezeichnet.

## Die beste S-Bahn Europas

Mit berechtigtem Stolz dürfen daher der ZVV als Besteller und die SBB AG als Betreiber behaupten, mit der S-Bahn Zürich eines der besten S-Bahn-Systeme Europas, wenn nicht gar der ganzen Welt zu betreiben.

## Die Zukunft

Doch es ist nicht die Zeit, um sich auf dem Erreichten auszuruhen. Die Planung der Zukunft hat bereits gestern begonnen. Hier sind wir alle gefordert. Die langfristige Finanzierung der S-Bahn hängt zu grossen Teilen davon ab, ob deren Ertragskraft in den kommenden Jahren weiter verbessert werden kann. Dazu braucht es auf der Ertragsseite weitere Nachfragesteigerungen.

Um diese zu erreichen, wollen die Mitarbeiter der SBB sich im Kundendienst noch stärker engagieren. Denn direkt beim Kunden ist der reale Moment, wo sich der einzelne für den öffentlichen Verkehr entscheidet.

Mit den einmaligen Jubiläumsangeboten des ZVV an die ÖV-Benützer, also auch der S-Bahn Zürich, wollen die Verkehrsunternehmen den Kunden für das täglich entgegengebrachte Vertrauen danken und im wachsenden Agglomerationsmarkt potentiellen Neukunden die Alternative Öffentlicher Verkehr in Erinnerung rufen.

*Schluss von Seite 4*

zung für jeglichen Erfolg. Entscheidend ist dabei einerseits der Konsens unter den Gemeinden der Tösstlinie und andererseits das Vorhandensein eines Gesamtkonzeptes. Mit unkoordinierten Einzelwünschen schwächen wir unsere Position.

Markus Stieger

Franz Halbritter, SBB S-Bahn Zürich,  
Regionalleiter Zürich/Nordostschweiz

# Den Tarif erklären

**Die Tarife im Regionalverkehr des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) sind keine reinen Distanztarife, wie sie sonst im allgemeinen bei den SBB gelten. Vielmehr sind sie ein politischer Mix zwischen Einbezug der Reisedistanz und Einbezug des Gemeindegebietes. Dass dies nicht selten zu kuriosen Situationen führt und für die Benützer auch ärgerlich ist, soll im nachfolgenden Artikel anhand der Tösstallinie gezeigt werden. Zudem werden einige Vorschläge gemacht, die sich an bereits eingeführten Verfahren orientieren und eine Verbesserung der Situation ermöglichen, ohne das System grundsätzlich in Frage zu stellen.**

Das ganze Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes ist in ungefähr 45 Zonen eingeteilt. Grundsätzlich erfolgt die Tarifierung anhand der Anzahl durchfahrener Zonen, wobei der Maximaltarif mit 8 Zonen erreicht ist. Der Tarif von 8 Zonen erlaubt somit die Benützung des gesamten Verbundnetzes. Die Wahl des Verkehrsmittels innerhalb der bezahlten Zonen ist im Rahmen des Angebotes grundsätzlich frei. Nebst dem Zug stehen Tram, Bus, Standseilbahn, Schiff und sogar eine Luftseilbahn zur Verfügung. Die Zonen der Städte Zürich (Zone 10) und Winterthur (Zone 20) werden doppelt gezählt, gelten also als zwei Zonen. Die hohe zeitliche und flächenmässige Dichte des Angebotes in diesen Städten rechtfertigen diese Massnahme.

In den Städten Zürich und Winterthur (Zonen 10 und 20) gibt es die sogenannte Kurzstrecke; diese umfasst 2 bis 3 Streckenkilometer und ist grundsätzlich für jede Haltestelle individuell definiert. Für Reisen über kurze Distanzen muss somit nicht der Tarif für die gesamte Zone bezahlt werden. In der Regel kann an der Stadtgrenze damit auch über die Zonengrenze gefahren werden bis zur nächsten Haltestelle in der Nachbarzone und umgekehrt.

Etwas, was es offiziell nicht gibt und trotzdem vorkommt, ist die sogenannte Langstrecke. Im Tösstal habe ich diesen Begriff in Rikon gefunden (und zwar mit eigener Taste) für die Fahrt nach Sennhof-Kyburg (gehört zur Stadt Winterthur). Es scheint quasi eine verlängerte Kurzstrecke zu sein zum Preis einer Kurzstrecke!

Ausserhalb der Zonen 10 und 20 (Städte Zürich und Winterthur) gibt es für Fahrten innerhalb der Gemeinde das sogenannte Lokalnetz. Ausnahmsweise kann das Lokalnetz auch über die Gemeindegrenze hinaus gelten, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind. Lokalnetz und Kurzstrecke profitieren von einem gegenüber der Zone günstigeren Tarif.

## Die Situation an der Tösstallinie

In der Tabelle 1 ist die Situation auf der Tösstallinie zwischen Winterthur und Rüti darge-

stellt. Zum Vergleich sind die SBB-Daten und die ZVV-Daten aufgeführt. Die SBB-Daten zeigen die Situation, wie sie gelten würde ohne ZVV und wie sie heute auch für Strecken ausserhalb des Verbunds gültig ist. Die Tösstallinie durchfährt insgesamt 6 Zonen. Innerhalb der Stadt Winterthur kann mit einem Zonenbilletts beliebig weit gefahren werden. Im Nahbereich Winterthur (z.B. Grüze - Seen oder Seen - Sennhof) und über die Stadtgrenze hinaus (z.B. Sennhof - Kollbrunn) reicht ein Kurzstreckenbilletts.

Interessant ist die unterschiedliche Situation bei den Lokalnetzen. In den Gemeinden Zell und Fischenthal liegen je drei Bahnhöfe innerhalb des jeweiligen Lokalnetzes; der Lokaltarif erlaubt also die Reise vom Ausgangspunkt zu jeweils zwei weiteren Bahnhöfen. Je zwei Bahnhöfe liegen in den Lokalnetzen Bauma (Saland, Bauma), Wald (Gibswil, Wald) und Rüti (Tann, Rüti). Nur je einen Bahnhof haben die Lokalnetze der Gemeinden Turbenthal und Wila; zum Lokaltarif kann dort somit mit der Bahn überhaupt nicht gefahren werden!

Für die Fahrten über die Gemeindegrenzen ist grundsätzlich ein Zonenbilletts zu lösen. Eine Ausnahme bildet einzig der Spezialfall Gibswil, wo nach Wald der Lokaltarif genügt, weil ein Teil von Gibswil politisch zu Wald gehört.

## Wenn zwei oder drei das selbe tun ...

Was kostet es Sie, wenn sie ein Halbtax-Abo haben und 2 Kilometer Regionalzug mit der SBB fahren wollen? Nein, es ist gar nicht so klar, wie man es sich denken könnte! Fahren Sie die zwei Kilometer nämlich zwischen Schaffhausen und Neuhausen, dann gilt der SBB-Tarif von Fr. 1.20. Zwischen Winterthur-Grüze und Seen gilt der ZVV-Kurzstreckentarif von Fr. 1.70, gleich teuer wie der ZVV-Lokalnetztarif zwischen Tann und Rüti. Zwischen Turbenthal und Wila dagegen ist für die gleich lange Strecke ein ZVV-Zonenbilletts zum Betrag von Fr. 2.60 zu lösen! Dies ist für den Kunden schlicht nicht verständlich, wenn man bedenkt, dass für die 5 Kilometer

SBB				Stationen der Tösstallinie (Feld 754)	ZVV				
SBB-Tarif	einfache Fahrt 1/2-Taxe	Tarif-Kilometer	Streckenlänge		Kurzstrecke ZVV-Tarif, einfache Fahrt, 1/2 Taxe	Lokalnetz ZVV-Tarif, einfache Fahrt, 1/2 Taxe	Langstrecke	Zonenbillett einfache Fahrt 1/2 Taxe	Zonen-Nummer
				Winterthur					
1.20	1.50	3	2,25				2.60	20	
		2	1,92	Winterthur-Grüze	1.70				
		3	2,76	Seen	1.70				
1.20				Sennhof-Kollbrunn	1.70				
1.20		2	1,44			1.70			
				Kollbrunn					
1.20	1.50	3	2,71			1.70		70	
		2	2,17	Rikon					
1.20				Rämismühle-Zell			2.60		
				Turbenthal	1.70				
1.20		2	2,22				2.60	71	
				Wila	1.70				
1.20		3	3,14				2.60		
				Saland					
1.20		4	3,90		1.70			72	
				Bauma					
1.50		5	4,67				2.60		
				Steg					
1.20	1.20	2	2,53			1.70		73	
		2	2,36	Fiscenthal					
1.20				Gibswil					
1.50		5	4,92		1.70				
				Wald			2.60		
1.50		5	4,90					34	
				Tann-Dürnten					
1.20		2	1,66		1.70				
				Rüti					

zwischen Gibswil und Wald nur der Lokaltarif von Fr. 1.70 zu entrichten ist! Die Zahlen sprechen für sich und lassen erkennen, dass das gültige ZVV-Tarifsysteem im Bereich der kurzen Strecken für den Kunden einerseits markant teurer ist als das SBB-Tarifsysteem und andererseits bezogen auf die zurückzulegende

Strecke willkürliche Preise zu entrichten sind.

#### Die Situation am Beispiel Wila

In Wila ist die Tösstallinie das einzige öffentliche Verkehrsmittel für den Anschluss an den Rest der Welt. Die ebenfalls von Wila ausgehende Postautolinie dient vorwiegend der Er-

schliessung der Turbenthaler Aussenwachten Tablat, Schmidrüti und Sitzberg. Obwohl Wila über gute Einkaufsmöglichkeiten verfügt, ist es doch so, dass Turbenthal gewisse Zentrumsfunktionen wahrnimmt. Unter anderem ist im Rahmen eines Zweckverbandes das Altersheim in Turbenthal auch für die Einwohner von Wila zuständig. Will nun zum Beispiel ein in Wila wohnhafter Rentner seinen Kollegen im Altersheim Turbenthal besuchen, so kostet ihn die Fahrt zwischen den Bahnhöfen Wila und Turbenthal retour Fr. 5.20, da ein Einzelbillett nur 1 Stunde gültig ist. Bei diesem Preis könnte man für die total 4 Kilometer bereits ein sehr teures Auto benützen und erst noch direkt vor das Haus fahren! Für den gleichen ZVV-Preis könnte man zum Beispiel während 24 Stunden in der gesamten Zone Zürich fahren, wo jede Menge S-Bahnen, Trams, Busse und Schiffe mit einem sehr dichten Fahrplanangebot zur Verfügung stehen!

### **Vorschläge zur Entschärfung der Situation**

Im vom Verkehrsrat beschlossenen und vom Regierungsrat genehmigten Erlass «ZVV-Verbundtarif» gibt's im Anhang 2 eine Ausnahme-Regelung zur Ausdehnung des Lokalnetzes. Dort heisst es: «Ein Lokalnetz kann auf eine oder wenige Haltestellen in Nachbargemeinden ausgedehnt werden ...» sofern eines der drei folgenden Kriterien erfüllt ist:

«1) Erreichen von Spitälern, Altersheimen, ... an denen die Gemeinde beteiligt ist, die aber in der Nachbargemeinde liegen.

2) Erreichen wichtiger Ziele wie ... Einkaufsmöglichkeiten ..., sofern gleichwertige Angebote in der eigenen Gemeinde nicht vorhanden sind ...

3) Erreichen eines Gemeindeteils vorausgesetzt, dass

a) Der Gemeindeteil vom Zentrum der eigenen Gemeinde mindestens gleich weit entfernt ist, wie von demjenigen der Nachbargemeinde, und

b) die Verkehrsbeziehungen des Gemeindeteils in die Nachbargemeinde bedeutender sind als zur eigenen Gemeinde, und

c) zwischen dem betroffenen Gemeindeteil und dem nächsten Siedlungsgebiet in Richtung eigenem Gemeindezentrum zum Zeitpunkt der Gewährung der Ausnahme eine nach dem Planungs- und Baugesetz nicht überbaubare Zone festgelegt ist.»

Für die Kriterien 1 und 2 gibt es eine Distanzbegrenzung: «In diesen beiden Fällen darf die Ausdehnung eines Lokalnetzes in die Nachbargemeinde 0,8 Streckenkilometer ab Gemeindegrenze betragen.»

Für das Kriterium 3 gibt es diese Begrenzung nicht.

Die Distanz von der Gemeindegrenze zur Mitte der Station beträgt in Richtung Turbenthal 1,2 km und in Richtung Wila 1 km.

### **Vorschlag 1**

Das Lokalnetz Turbenthal wird bis Wila und Tablat (und umgekehrt) ausgedehnt, mit folgender Begründung:

Der Weiler Tablat gehört zur Gemeinde Turbenthal und erfüllt alle Punkte des Kriteriums 3; er liegt näher an Wila als an Turbenthal und kann nur via Wila erreicht werden.

### **Vorschlag 2**

Das Lokalnetz Wila wird bis Turbenthal (und umgekehrt) ausgedehnt, mit folgender Begründung:

Sowohl Kriterium 1 als auch Kriterium 2 sind für Wila erfüllt. Die Distanzbegrenzung von heute 0,8 km ist geringfügig zu erweitern auf ca. 1,5 km, was durchaus vertretbar ist angesichts der Regeln für die Kurzstrecken, wo bei viel dichterem Angebot in Winterthur eine Ausdehnung von bis 3 Streckenkilometern vorgesehen ist.

Die Vorschläge 1 und 2 basieren auf der bereits existierenden Ausnahmeregelung.

### **Vorschlag 3**

Das Lokalnetz wird generell auf mindestens die erste Haltestelle der Nachbargemeinde ausgedehnt, mit folgender Begründung:

Diese Regelung wäre äquivalent zur Regelung bei den Kurzstrecken der Stadtzonen 10 und 20, welche meist auf mindestens die erste Haltestelle der Nachbargemeinde ausgedehnt werden.

Alle drei Vorschläge würden die vorgängig erwähnten Probleme zwar nicht vollständig lösen, aber doch als Kompromiss die grössten «Ungerechtigkeiten» beseitigen.

### **Wie weiter?**

Sowohl die Verantwortlichen des Verkehrsverbundes als auch die Mitglieder des Verkehrsrates sind aufgefordert, sich der Problematik anzunehmen und die Vorschläge zu prüfen. Dasselbe gilt für die Politiker aller Parteien, die hier auch die Gelegenheit haben, sich mal wirklich für grössere «Gerechtigkeit» einzusetzen und den Worten Taten folgen zu lassen.

Spätestens bis zur nächsten Tarifrevision sollten die Fragen geklärt und die Lösung(en) umgesetzt werden.

Wir werden auch von Seiten der IG Tösstalllinie wieder (nicht zum ersten Mal) bei den Zuständigen vorstellig werden und hoffen auf ein offenes Ohr.

### **Und Sie?**

Haben Sie auch schon Ungereimtheiten in der Tarifgestaltung festgestellt? Ihre Feststellungen, insbesondere aber auch Ihre Meinung zum oben dargelegten Thema, interessieren uns; bitte schreiben Sie uns! Besten Dank.

Alfred Baumgartner

# 125 Jahre Tösstalbahn - Ein Fest!

Bereits in der letzten Zugnummer haben wir berichtet, dass die Tösstallinie 2000 bzw. 2001 125-jährig wird. Auf Einladung der IG-Tösstallinie haben sich Vertreter der Gemeinden, verschiedener Institutionen des öffentlichen Verkehrs und der IG zusammengesetzt, um sich Gedanken zu machen, wie dieses 125-Jahr-Jubiläum begangen werden könnte. Die Idee für ein Tösstalfest stand bald im Vordergrund. Heute steht nun ein großes Konzept, ein Datum und der Kern einer Projektorganisation; bis zur Realisierung braucht es aber noch einiges.

Am Wochenende vom 25. und 26. August 2001 sollen in allen Dörfern entlang der Tösstallinie, von Seen bis Rüti, verschiedene Festanlässe stattfinden. Jede Gemeinde soll dabei ihr eigenes Fest organisieren, aber unter dem gemeinsamen Rahmen "Tösstalfest" und "125 Jahre Tösstalbahn". Es geht also nicht nur um ein Bahnfest; wir möchten das Jubiläum der Tösstallinie zum Anlass nehmen, uns als Tösstal, als Tösstal-Region zu präsentieren in der Ganzheit als Wohn-, und Tourismusregion, mit Arbeitsplätzen, Gewerbe aber auch mit Kultur etc. und vor allem mit den Menschen. Ein Ereignis, ein Fest der Tösstaler für die Tösstaler, aber auch für die Auswärtigen, denen unser Tal in seiner Vielfalt vielleicht noch kein Begriff ist – für Leute, die auch heute noch glauben, hinter der Bachtelkette liege das Toggenburg.

Um der ganzen Idee zum Durchbruch zu verhelfen, wurde im Januar 2000 Ueli Wyss, Gemeindepräsident von Wila und Präsident von "Pro Zürcher Berggebiet" zum Projektleiter gewählt. Er wird eine entsprechende Projektorga-

nisation aufbauen, welche die verschiedenen Aktivitäten im Tösstal koordiniert und für den gemeinsamen Rahmen und für die Verbindung unter den Festplätzen – die Jubiläumsbahn – zuständig ist. Lokale Organisationskomitees sind weitgehend autonom für die Aktivitäten in den einzelnen Gemeinden zuständig. In einem ersten Schritt wird es darum gehen, in den einzelnen Gemeinden Träger für die lokale Organisationen zu finden. Idealerweise sind dies Vereine, die hier Gelegenheit haben sich in ihrem Dorf zu präsentieren und die evtl. auch ihrer Kasse Gutes angedeihen lassen wollen. Wie das Fest gestaltet werden soll ist offen. Es hat, neben dem traditionellen Festzelt auch Platz für kulturelle Veranstaltungen, für Sport, etwas für Jugendliche, etwas von oder mit Schulen etc. Dem Besucher soll die Möglichkeit geboten werden, sich an diesem Wochenende auf verschiedenen Festplätzen zu tummeln und dabei das Tösstal festlich in seiner Einheit und Vielfalt zu erleben.

Peter Heusi, Ueli Wyss

## Haben Sie Ideen? Möchten Sie mitmachen?

Noch ist sehr vieles offen.  
Ausser dem Datum ist noch fast gar nichts festgelegt.  
Bringen Sie Ihre Ideen ein.  
Am 25. und 26. August 2001 am Tösstalfest

Bitte melden Sie sich bei:

- Ueli Wyss, Email:  
wyss.carlehed@bluewin.ch, oder beim
- Projektsekretariat "Tösstalfest - 125 Jahre Tösstalbahn"  
c/o Marianne Winzeler, Stationsstrasse 12,  
8492 Wila



Die 4. Generation

Fenster-Renovation:  
schnell, sauber und preiswert!

Fenster  
**schraner**

Gebr. Schraner AG · Fensterfabrikation  
8637 Laupen-Wald · Telefon 055 256 20 50

# Mit Volldampf

Am Samstag, 1. Juli 2000 treffen sich Mitglieder und Freunde der IG-Tösstallinie zur traditionellen Jahresveranstaltung in Bauma. Wir tun einen Blick hinter die Kulissen: Zuerst schauen wir in die Vergangenheit beim Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO) und dann besichtigen wir den Bahnhof Bauma, um einen Eindruck von der Gegenwart und eine Ahnung von der Zukunft zu erhalten. Den Abschluss bildet eine Fahrt ins Blaue.

Programminhweise:

- Datum: Samstag, 1. Juli 2000
- Treffpunkt: Wartsaal Bahnhof Bauma um 13:45 Uhr
- Kurze Orientierung über den DVZO
- Depotbesichtigung: eine Dampflokomotive wird angeheizt, Unterhaltsarbeiten an Wagen etc.
- Betriebsabwicklung beim DVZO
- Orientierung über die heutige Betriebsabwicklung bei den SBB am Beispiel des Bahnhofs Bauma
- Besichtigung von Stellwerk, Fernbedienungseinrichtungen, Reisedienst usw.
- 16:00 Uhr: Abfahrt mit Dampfzug des DVZO nach Hinwil
- ca. 17:00 Uhr: Ende der Veranstaltung in Hinwil

## Echo

- Die S26 hält sich in Rüti zu lange auf.
- Die Fischenthaler, die nach Rapperswil fahren, müssen 20 Minuten früher weg als früher und kommen 20 Minuten später nach Hause. Studierende und Berufstätige nach Rapperswil sind gleichermassen betroffen
- Generell enttäuscht der neue Fahrplan durch die vielen Unregelmässigkeiten. Man muss sich fünf Fahrpläne merken: Mo-Fr: tagsüber, Mo- Do: abends, Sa+So: tagsüber, Fr+Sa: abends, So: abends.
- 5 verschiedene Fahrpläne sind einzuprogrammieren!
- Anschlüsse in Rüti: Die Anschlüsse auf die Rapperswilerbusse sind nicht garantiert. «Es wäre so bequem, wenn man direkt ins Einkaufszentrum Sonnenhof fahren könnte.»



### Anmeldung zur Jahresveranstaltung der IG Tösstallinie am 1. Juli 2000 in Bauma

Ich/wir nehme/n gerne an der Jahresveranstaltung der IG-Tösstallinie vom 1. Juli 2000 teil.

Name: \_\_\_\_\_

Anzahl Personen: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

**Anmeldung bitte bis spätestens 24. Juni 2000 an:**

IG-Tösstallinie  
z.Hd. Peter Schwarzenbach  
Raad  
8498 Gibswil



Tisch Stuhl Bett

Permanente Ausstellung.  
Hüsler-Nest-Vertretung  
Pbobeliegen und Probesitzen  
Auch samstags, 10-14 Uhr.



Werkstatt und Ausstellungsraum:  
Tösstalstrasse 345, 8496 Steg,  
Tel. 055 245 15 16

# Der Kunde ist König

«Es war einmal...» auf jeder Station ein Vorstand, ein Gepäck- und Rangierarbeiter, in jedem Zug ein Kondukteur oder ein Zugführer ... Mit all diesen Bahnangestellten bestanden angenehme oder weniger angenehme Kontakte. Man konnte Auskünfte erhalten, fand Hilfe beim Ein- und Aussteigen, hatte die Möglichkeit, Gepäckstücke aufzugeben, wurde begrüsst usw.

Und heute, im Zeitalter der Rationalisierung? Zwischen bahnfahrenden KundInnen und MitarbeiterInnen der Bahn findet kaum mehr ein persönlicher Kontakt statt. Billettautomaten, Selbstkontrolle – sogenannter «Sichtbetrieb» ohne Zugbegleiter – an ganz wenigen Stationen bestehen noch beschränkt geöffnete Billettverkaufsstellen. Aber auch dort bleibt der Stationsbeamte beim Halt des Zuges hinter Glas an seinem Stellwertisch. Wartsäle und Toilette sind in den Randzeiten («wegen Vandalismusgefahr») geschlossen.

Wo ist denn all dieses früher anzutreffende Personal hingekommen? Ja, teilweise wurden diese Stellen tatsächlich gestrichen. Aber nur teilweise. Mit dem Rückzug des Personals von der Kundenfront stiegen unweigerlich die Schwarzfahrerquoten, die Sachbeschädigungen nahmen zu, die unbedienten Stationen, vor allem die überdachten Rampen der Güterschuppen, wurden zu Treffpunkten verschiedenster Randgruppen. Zunehmend musste Personal zur Abwehr dieser Schwierigkeiten eingesetzt werden. Es entstand sogar eine neue Berufsgattung: Die Bahnpolizei. Die ehemaligen Zugbegleiter treten als Stichkontrolleure auf. Meist freundlich aber unübersehbar, auch im «Zangenangriff», werden die Zugsabteile nach Schwarzfahrern abgesucht. Oft beobachten die Reisenden dann, wie Schwarzfahrer diese Kontrolleure in lange und oft heftige Gespräche und Auseinandersetzungen verwickeln. Die Bahnpolizeipatrouillen schreiten durch den Zug, kaum sind sie vorüber, ist häufig gesteigerte Unruhe und Gereiztheit bei Jugendlichen zu beobachten. Und dies führt dann anschliessend nicht selten zu Sachbeschädigungen. Die zerkratzten Scheiben, zerrissenen Polster, Abfälle, Schmierereien werden zwar äusserst rasch in den Werkstätten der SBB behoben, aber diese Kosten steigen und steigen.

Fazit: Für den grössten Teil der aus Sicht der SBB erwünscht sich verhaltenden Reisenden (Kunden) ist kaum noch Personal da. Dieses wird vielmehr primär zur «Behandlung» der sich unerwünscht verhaltenden Kunden eingesetzt. Etwas überspitzt formuliert: Man muss sich als Reisender nur unerwünscht verhalten,

z.B. als Schwarzfahrer oder Sachbeschädiger, dann erhält man «kundendienstliche» Behandlung durch recht zahlreiches Personal

Peter Schwarzenbach



## iischt **IG**e bitte!

tösstallinie

Wir brauchen den Tösstaler – der Tösstaler braucht uns.

Ich unterstütze diese Idee und steige ein

- als Einzelmitglied für jährlich 25 Franken
- als Familienmitglied für jährlich 30 Franken
- als Gönnermitglied mit jährlich mehr als 30 Franken

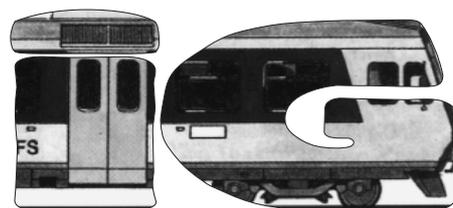
Name, Vorname

Strasse

Postleitzahl, Ort

Datum, Ort

Unterschrift



IG Tösstallinie  
Bolsternbuckstrasse 36  
8483 Kollbrunn  
PC 84-51368-8

**tösstallinie**

# Attraktive Denkanstösse

Die jährliche Mitgliederversammlung gibt dem Vorstand jeweils Gelegenheit, über den Stand der Vereinstätigkeit zu berichten. 27 Mitglieder waren der Einladung zur 6. Mitgliederversammlung gefolgt. Die Anwesenden erlebten einen von Präsidentin Nicole Schwarz Kemmler speditiv geleiteten statutarischen Teil. Im Anschluss daran erklärte der Verkehrsplaner Franz Kissling in seinem Referat die Mechanismen der Fahrplange- staltung und gab Hinweise und Ratschläge für die Mitarbeit am Fahrplan 2005-2007.

Der Höhepunkt des Vereinsjahres 1999 war sicher die Einführung des Fahrplankonzepts 99 mit dem hinkenden Halbstundentakt im unteren Tösstal zwischen Winterthur und Bauma. Das Angebot ist deutlich ausgebaut worden - leider nur Montag bis Freitag. Der für den Tourismus wichtige Wochenendverkehr erfuhr keine Verbesserungen. Wir Einheimische und auch die Touristen müssen heute mit einem sehr komplizierten und entsprechend unübersichtlichen Fahrplan leben. Ein wesentlicher Beitrag zu den Marketingaktionen für den neuen Fahrplan war die IG Zeitung «Zugnummer 10». Sie konnte in alle Haushaltungen entlang der Tösstallinie verteilt werden. Die Finanzierung für die Herstellung und Verteilung der Zeitung übernahm der ZVV. Dadurch wur-

de die Vereinszeitung im abgelaufenen Jahr selbsttragend. Dies hatte natürlich auch einen wesentlichen Einfluss auf die finanzielle Lage des Vereins: Kumuliert mit anderen Minder- ausgaben weist die Rechnung 1999 statt des budgetierten Rückschlags von Fr. 4'000 einen Gewinn von Fr. 7'612.60 aus. Dieses Geld soll nun auch wieder zweckge- richtet eingesetzt werden. Mit einer Flugblatt- aktion aber auch mit dem Engagement für das Tösstalfest «125 Jahre Tösstalbahn» soll die Bevölkerung für den öffentlichen Verkehr auf der Tösstallinie erneut sensibilisiert werden. Damit im Jahr 2001 und 2003 einer Diskussio- nen über die Weiterführung des Fahrplankon- zepts 1999 von vorne herein der Wind aus den Segeln genommen werden kann, müssen

## S 26 und S 43. Die beste Verbindung in die City – und das 2 x pro Stunde.



Häufiger ankommen



SBB CFF FFS

nämlich die Passagierzahlen ansteigen. Der ZVV erhofft sich im ersten Betriebsjahr eine Steigerung der Personenkilometer um ca. 5 %. In den folgenden beiden Jahren erwartet er ähnliche Steigerungen.

Ein weiterer Schwerpunkt in der Tätigkeit des Vorstandes wird die Beschäftigung mit dem Fahrplan 2005-2007 darstellen. Hier werden in den nächsten 6 Monaten die entscheidenden Weichen gestellt. Es gilt jetzt, raschmöglichst konsensfähige Konzepte zu erarbeiten und in die Diskussion einzubringen. Dies kann allerdings nur in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und allenfalls unter Beizug externer Fachleute geschehen. Der Mitgliederbestand der IG ist im Jahre 1999 von 353 auf 333 gesunken. Es ist offensichtlich sehr schwierig, neue Mitglieder zu gewinnen. Noch schwieriger ist es, Vorstandsmitglieder zu finden. Zwar konnte mit Peter Schwarzenbach ein neues und in Verkehrsfragen sehr kompetentes Mitglied in den Vorstand gewählt werden. Gleichzeitig muss aber der Rücktritt von Peter Heusi, der dem Vorstand seit den ersten Tagen der IG angehörte, verkraftet werden. Der Vorstand setzt sich damit weiterhin aus 5 Mitgliedern zusammen. Da Peter Schwarzenbach aber bereits seit dem Sommer 99 im Vorstand mitarbeitet, ist die Zahl der «Aktiven» gesunken.

### Eine attraktive Tösstallinie: Möglichkeiten und Hindernisse bei der Fahrplangestaltung

Für den öffentlichen zweiten Teil der Mitgliederversammlung hat die IG den Verkehrsplaner Franz Kissling als Referenten eingeladen. Er war seinerzeit massgeblich an der planerischen Ausgestaltung des Zürcher S-Bahn Fahrplans beteiligt. Obwohl er heute nicht mehr im Kanton Zürich tätig ist, fühlt er sich weiterhin mit der Tösstallinie verbunden. Zusammen mit Vertretern von Pro Zürcher Berggebiet und einzelnen Tösstal-Gemeinden hatte er sich damals sehr intensiv mit unserer Linie befasst. Aus verschiedenen Gründen konnte bei der Einführung der Zürcher S-Bahn für die Tösstallinie keine befriedigende Lösung gefunden werden.

Zu Beginn seiner äusserst interessanten und anregenden Ausführungen warf der Referent einen Blick zurück auf die wichtigen Bahn-Ereignisse der jüngsten Vergangenheit. Anschaulich erklärte er, welche Überlegungen und Abhängigkeiten zum heutigen S-Bahn Fahrplan geführt haben. Ausgangspunkt bei der Konzeption waren die zentralen Verkehrsknotenpunkte Zürich, Wetzikon und Winterthur: Zuerst musste die S-Bahn-Spinne in Zürich HB nahtlos in den nationalen Fahrplan eingebunden werden. Darauf aufbauend war die Spinne Wetzikon mit nahtlosen Anschlüssen in die Richtungen Zürich, Rapperswil und Pfäffikon/ZH-Winterthur auszuarbeiten. Und

schliesslich musste die S-Bahn in der Spinne Winterthur so konzipiert werden, dass sie sowohl in Zürich wie auch in Winterthur mit dem nationalen Fahrplan zusammenpasste. Mit diesen drei Eckpunkten war der S-Bahn-Fahrplan des Kantons Zürich im Grundraster unverrückbar festgelegt. Für die Tösstallinie blieb darum kein Spielraum. Aus rein betrieblicher Sicht war kein befriedigender Fahrplan zu erreichen, wenn es nicht gelang, die Fahrzeit zwischen Winterthur und Rüti um mindestens 5 Minuten zu reduzieren. Dies hätte jedoch Investitionen erfordert, z.B. in Signalisations- und Steuerungsanlagen, in Doppelspurinseln und Kreuzungsstationen oder in schnelleres und leichteres Rollmaterial. Um dies durchzusetzen, wäre der einheitliche politische Wille entlang der Linie nötig gewesen. Es gelang aber nicht, genügend Leute zu gewinnen, die sich mit dem nötigen Nachdruck für die Linie einsetzten. Entsprechend waren die Konsequenzen: Da keine finanziellen Mittel bereitgestellt wurden und ein konsensfähiges betriebliches Konzept fehlte, nahm die Umsetzung des im Jahr 1989 beschlossenen Fahrplanausbaus statt den geplanten vier Jahren rund zehn Jahre in Anspruch und führte zu der heutigen, nur teilweise befriedigenden Lösung.

Wie kann es aber nun weitergehen mit der Tösstallinie? Franz Kissling ist überzeugt, dass der Fahrplan 2005-2007 für die Tösstallinie eine neue Chance bringt. Auf diesen Zeitpunkt wird der ganze nationale und S-Bahn Fahrplan überarbeitet. Ein wirklich attraktiver, d.h. einfacher Fahrplan im Tösstal kann die geforderten Frequenzsteigerungen leicht erbringen. Die Situation ist aber ähnlich wie vor 15 Jahren. Es sind Investitionen notwendig um die Fahrzeiten zu verkürzen. Wenn man jetzt mit vereinten Kräften und politisch breit abgestützt mit guten Ideen kommt, sind die Chancen für solche Investitionen günstiger als in den neunziger Jahren. Es muss aber rasch vorwärts gemacht werden, denn die wichtigen Investitionsentscheide im Hinblick auf 2005 werden 2000 und 2001 gefällt.

Peter Heusi

## Intern

Vorstandsmitglieder  
IG Tösstallinie

Nicole Schwarz Kemmler  
Präsidentin  
Bolsternbuckstrasse 36  
8483 Kollbrunn

Alfred Baumgartner  
Eichhalde 20  
8492 Wila

Rosemarie Buri  
Sunnematte 1  
8636 Wald

Peter Schwarzenbach  
Raad  
8498 Gibswil

Markus Stieger  
Abernstrasse 47  
8632 Tann

Auf die Mitgliederversammlung 2000 ist das Gründungsmitglied Peter Heusi aus dem Vorstand zurückgetreten. Peter Schwarzenbach wurde an der Mitgliederversammlung von 13. April 2000 neu in den Vorstand gewählt.

Der Vorstand freut sich, neue Vertreterinnen und Vertreter aus weiteren Gemeinden begrüssen zu dürfen. Melden Sie sich bei unserer Präsidentin (E-Mail: [ig.toesstallinie@bluewin.ch](mailto:ig.toesstallinie@bluewin.ch))

# 11 ZUGnummer

## Impressum

**Herausgeberin:**

IG Tösstallinie  
Bolsternbuckstrasse 36  
8483 Kollbrunn  
PC 84-51368-8  
E-Mail: ig.toesstallinie  
@bluewin.ch

**Redaktion, Inserate:**

Markus Stieger  
Abernstrasse 47  
8632 Tann  
Tel: 055 240 84 44  
Fax: 055 260 17 57  
E-Mail: stieger.huber  
@bluewin.ch

**Abonnemente und  
Mitgliedschaften:**

Alfred Baumgartner  
Eichhalde 20  
8492 Wila

**Schlussredaktion,****Gestaltung, Layout:**

Christoph Schumacher  
visuality.ch  
6340 Baar  
Friedrich Joss  
8636 Wald

**Druck:**

Druckerei Sieber  
8340 Hinwil

Auflage:  
2000 Exemplare  
Redaktionsschluss  
Zugnummer 12:  
20. Oktober 2000

Inserat ZO

## Echo

Besten Dank für den in der ZUGnummer 10  
genau beschriebenen Zustand auf dem Walder  
Bahnhof. Gut beobachtet!

H. Vollenweider, Wald

## Takt oder nicht Takt

Seit bald acht Jahren besitzen wir ein GA und sind fleissige Benützer der Bahn. Leider hat sich seither das Bahnfahren für Walder nur in Richtung Zürich verbessert und man muss sich immer wieder vergegenwärtigen, dass der Takt nur von Montag bis Freitag angesetzt ist, und dies auch nur bis 20 Uhr. Am Samstag und am Sonntag sind zusätzlich am Morgen unterschiedliche Zeiten zu beachten. Auffallend scheint mir, dass im Verkehrsverbund nur Stecken, welche sonst von mehr als zwei Zügen pro Stunde befahren werden, ähnliche Wochenendfahrpläne haben: S7 / S16 / S4.

Aber der Bahnbenützer, besonders unsere älteren Jahrgänge, welche verhältnismässig treue Kunden der Bahn sind, möchte nicht ständig den Fahrplan in der Tasche haben, um auch am Abend wieder nach Hause zu kommen. So muss man sich am Abend und am Wochenende in Zürich bewusst sein, dass nur der .. 28 ab Zug der S5 in Rüti Anschluss hat, was mir persönlich weniger schlimm scheint als die Verbindung mit der Voralpenexpress-Linie in Rapperswil, wo nach dem 19-Uhr-Tösstaler in Rüti Warten angesagt ist.

Man ist als Bahnbenützer schnell einmal an einen neuen Fahrplan gewöhnt. Aber dann sollte er wenn möglich über die ganze Woche unverändert bleiben. Es ist mir selbst schon passiert, dass ich am Samstag zur falschen Zeit am Bahnhof Wald auf den Tösstaler wollte und dann halt in die falsche Richtung den Zug nach Rapperswil genommen habe. Mit dem GA kein Problem.

Ich höre auch immer wieder von Bekannten, welche wenig Bahn und Bus benutzen, dass es für sie mühsam geworden sei, mit der Bahn zu fahren. Der Fahrplan sei zu kompliziert. Es ist schade, dass der öffentliche Verkehr für die älteren Jahrgänge so umständlich ist. Aufgefallen ist mir auch, dass im ganzen Verkehrsverbund keine Anschlusslinien mehr angesagt werden. Dies wäre aber für viele Bahnreisende immer noch eine gute Reisehilfe. Bei den Privatbahnen ist dies immer noch üblich. Auch die Chauffeure der «Linth-Busse» sind in dieser Hinsicht vorbildlich. Man wird vor jeder Bahnstation bestens über die Anschlüsse orientiert.

Hermann Schaufelberger, Wald.

## Leserumfrage

Die Redaktion der «Zug-Nummer» bittet um Echos über ihr Vorgehen mit den in Nummer 10 aufgezeigten Möglichkeiten, eine erfolgreiche Zukunft der Bahn in die Wege zu leiten. Ich will versuchen, dieser Bitte nachzukommen.

Die klaren Texte regen dazu an, die Zeitung von der ersten bis zur letzten Zeile zu studieren, und aufschlussreiche Illustrationen und Pläne helfen zum leichten Verständnis. Es ist offensichtlich, dass hinter dieser Zeitung ein aktiver Verein mit einem Vorstand steht, der konsequent und hart-

näckig vorgeht; recht so: Die gestellten Forderungen sind hoch angesetzt; aber es ist auch nötig, wenn ein Erfolg eintreten soll. Es werden aber nicht nur Forderungen gestellt, sondern auch Beweise erbracht, dass das Verlangte erfüllbar ist, indem die Erfolgsgeschichte einer andern Bahn, der MThB, als Beispiel herangezogen wird.

Gut ist auch, dass die Leser sich nicht in falscher Ruhe wiegen können, der Vorstand mache schon alles richtig. Nein, es braucht noch viele Aktive ausserhalb: Erstens müssen die Bahnfreunde auch fleissige Benützer sein, und zweitens ist jeder und jede berechtigt, bei den Gemeinden des Einzugsgebietes Fahrplanbegehren einzureichen. Da müssten ausser über die in Nummer 10 erwähnten Mängel hinaus auch noch die Anschlüsse Bahn/Bus erwähnt werden. In Wald und Kollbrunn scheinen sie zwar gut zu sein; in Bauma und Turbenthal sind sie aber noch sehr mangelhaft. Nur wenn diese verbessert werden, können die Zubringer mehr Passagiere auf die Tösstlinie bringen. (Von Wildberg aus reist man heute via Fehraltorf und nicht via Tösstal weiter.)

Ferner hat der Verein die Initiative ergriffen, Jubiläumsfestlichkeiten «125 Jahre Tösstalbahn» aufzubauen. Unter tatkräftiger Mithilfe von Vereinen, Gewerbe und den Politischen Ge-

meinden könnten Anlässe entstehen, welche die ganze Bevölkerung für das Benützen ihrer Bahn anregen und auffordern.

Es ist nur schade, dass die Leserlichkeit der Zeitung zu wünschen übrig lässt. Der Helligkeitsunterschied zwischen Papier und Text ist viel zu klein. Wenn der Kopierapparat nichts Brauchbares reproduzieren kann, ist die Vorlage auch für unsere Augen nicht mehr zumutbar. Bei einer früheren Nummer habe ich das «Entziffern» vollends aufgegeben. Hier, so scheint mir, liegt ein erhebliches Verbesserungspotenzial, damit die Zeitung noch grösseren Erfolg hat. Dies wünsche ich allen Beteiligten.

Kurt Senn, Rüti

## Donuts

**Die süsse Versuchung zu Ihrer Ausstellung, Eröffnung oder zu Ihrem Betriebsfest!**

**Mieten Sie den ganzen «Donuts»-Wagen zu Ihrem Anlass!**



**Die feinen, frischen «Donuts» von Maurice**



**M. Pfister  
Postfach 202  
8636 Wald**

**Tel. & Fax: 055 246 12 93  
Natel: 079 407 01 59**

# Der Triumphbogen

Die Einweihung der Strecke Winterthur–Bauma am 3. Mai 1875 wurde für die Tösstaler zu einem denkwürdigen Festtag. Es fehlte weder an zu lang geratenen Reden noch an Ehrenjungfern. Und dann fuhr die Züglein, anfangs noch mit zwei-stöckigen Wagen, zur Freude und Bequemlichkeit der Tösstaler und der Auswärtigen, immer zahlreicher werdenden Freunde des Chellenlandes.

In fast noch grösserem Ausmasse wiederholte sich das Freudenfest am 14. Oktober 1876. Der «Schang», die auf Johannes Schoch getaufte erste Tösstalbahn-Lokomotive, führte den Festzug, in welchem auch das Stadtorchester Winterthur Platz genommen hatte, nach Fischenthal und Wald. In Gibswil schrieb der Fischenthaler «Zeinema» folgenden Vers auf den Triumphbogen, der mit Gabeln, Kellen und Kratten gehängt war:



gen bis zum 7. März zur Folge hatten, und ein gleichzeitig herrschender Geschäftsrückgang, waren nicht geeignet, die Kassen zu öffnen. Alles war entmutigt, ermüdet und beängstigt über die Finanzlage der Bahn.

Im Laufe des Jahres (1878) zeigte sich, dass in den Garantiegemeinden ein Misstrauen bestand, weil hauptsächlich die Rentabilitätsberechnungen nicht erfüllt worden waren.

Wohl wurde versucht, die Betriebsergebnisse zu verbessern, indem man die Transporttaxen erhöhte. Der Bundesrat hatte bis zu 30 Prozent bewilligt.

Die anfänglich den Hauptbahnen nachgebildete Betriebsorganisation erwies sich als kostspielig. Da der Verkehr nicht den Erwartungen entsprach, richtete Präsident Keller sein Hauptaugenmerk auf die Einführung eines möglichst billigen Betriebs.

Als erstes wurde der Personalbestand vermindert (von 131 auf 98 im Jahre 1882). Dann wurden von den 127 Niveauübergängen nur noch die wichtigsten und wenig übersichtlichen bewacht. Weiter folgte, nach umfassendem Studium des Betriebs ähnlicher Kleinbahnunternehmen im Ausland, die Einführung des Sekundärbetriebs. So wurden die vorhandenen schweren Lokomotiven Ed 3/3 verkauft und dafür andere, ausschliesslich für die leichten Personenzüge gebaute 19 Tonnen schwere Sekundärmaschinen angeschafft, deren Führung nur einen Mann erforderte. Gleichzeitig wurde eine dem Verkehr entsprechende Zugskomposition, bestehend aus einem vierachsigen Personen- und Gepäckwagen sowie einem zweiachsigen Personen- und Postwagen, hergerichtet. Die Personenwagen wurden mit der automatischen Herleinbremse und einer Dampfheizung versehen, so dass es möglich war, die Zugsbedienung ebenfalls auf einen Mann zu vermindern. Die vollständige Trennung von Personen und Güterverkehr rundete die getroffenen Massnahmen ab.

Die günstigen Folgen zeigten sich bald. Während in den ersten vier Betriebsjahren der Rückschlag auf nahezu 100'000 Franken angewachsen war, konnte schon 1879 ein kleiner Überschuss erzielt werden. Die Betriebsüberschüsse stiegen in der Folge.

Nunmehr folgte für die Bahn eine Zeit ruhiger und glücklicher Entwicklung.

«Gäll ä Rägel, i häs jo gseit –  
Es werdid do dure no Schine gleit!»

Das Teilstück Wald–Rüti wurde am 28. September 1876 von der Wald–Rüti-Bahngesellschaft in Betrieb genommen, während die Vereinigten Schweizerbahnen die Strecke Rüti–Rapperswil schon seit dem 15. Februar 1859 betrieben.

Das junge Unternehmen stand offenbar nicht unter einem guten Stern; die gestrengen Revisoren haben in ihrem klaren, erläuternden Bericht pflichtgemäss alles angekreidet, was ihnen missfiel. In der Baurechnung fanden sie, dass 26,3 Prozent der 9495 geprüften Belege nicht visiert waren.

Doch schon kamen neue Sorgen auf die Verwaltung zu, als in den Tagen vom 11. bis 14. Juni 1876 durch Hochwasser katastrophales Unglück über das Tösstal hereinbrach und die Bahnanlagen schwer beschädigt wurden.

Durch die Wasserverheerungen war der Gesellschaft ein Schaden von nahezu einer halben Million Franken entstanden, ein Schlag, der um so empfindlicher treffen musste, als das Baukapital ohnehin zu knapp bemessen war.

Neue Verheerungen durch Hochwasser am 12. Februar 1877, welche Betriebseinstellun-