

ZUG 15 nummer

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 9. Jahrgang, Nummer 15 • Frühjahr 2003

Was tun gegen Kriminalität und Vandalismus in den Zügen?

Alles im Fluss

Die Folgen der zunehmenden Anonymität in den S-Bahn-Zügen

Die Grenzen des Personalabbaues

Peter Schwarzenbach An einer Besprechung mit der Leiterin Personenverkehr der BLS (Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn) fielen mir Aussagen auf wie: "Anonymität ist die grösste Feindin für das Stichkontrollpersonal wie für die Reisenden", oder "die Spätzüge dürfen nicht zu "Randzügen für Randständige"

sowie um weniger Anonymität aufkommen zu lassen.

Leider werden die Züge der SBB seit Jahren nicht mehr von Zugpersonal begleitet, die meisten Stationen sind unbedient, Fahrausweise müssen am Automaten bezogen werden u.s.w. Eine zunehmende Anonymität



Bild SBB

verkommen". Auch der Direktor der neuen SOB bestätigte mir: "Wir begleiten auch die Regionalzüge möglichst immer mit Zugpersonal, um Kundendienst und eine gewisse Sicherheit in den Zügen zu gewährleisten

hat sich eingeschlichen, spürbar an den entsprechenden Folgen, welche besonders in den wenig von Reisenden frequentierten

Editorial

Die Sehnsucht nach Sicherheit und einer heilen Welt

Hannes Gehring

Manchmal habe ich Angst vor der Zukunft. Wo ist der Fels in der Brandung? – Die Welt ist im Umbruch, sie verändert sich allenthalben und zunehmend schneller. Kein Tag vergeht, ohne Meldungen von Firmenschliessungen und Entlassungen oder von Naturkatastrophen. Selbst das einstmalige Land unserer Träume, Amerika, scheint sich vor unseren Augen in ein unberechenbares, bedrohliches Ungetüm zu verwandeln. Von einem bösen Zauberer beherrscht, der sich weltweit mit allen Terroristen im Kampf wähnt.

Zu alledem kommt nun noch die Kriminalität in den Zügen. – Zuviel Unsicherheit gleichzeitig! Wenn es doch, wie früher, wieder Kondukteure gäbe, die mit ihrem ruhigen Gang durch den Zug Sicherheit ausstrahlen.

Fortsetzung Seite 2

Zügen (z.B. Randzügen) teils deutlich beobacht- und erlebbar werden. Die nachfolgende Darstellung möge dies etwas verdeutlichen:

Zunehmende **Anonymität** in den S-Bahnen und Regionalzügen führt bei den Reisenden zu Gleichgültigkeit oder Aggressionen aller Art:

Gleichgültigkeit

- sich zurückziehen
- sich unbeteiligt geben, um unbehelligt zu bleiben
- nicht hinschauen, wenn sich andere Fahrgäste unerwünscht verhalten
- geringe Hilfsbereitschaft
- nicht eingreifen, bei Verstössen von Mitreisenden
- meiden von Randzügen, oder sogar wieder mit dem eigenen PW reisen



Bild SBB

Spielerische Aggressionen

- Trinkgelage
- laute Musik und durch den Zug stürmen
- andere Reisende "anzünden", necken oder provozieren, Spässe, Streiche oder Unfug, sich Produzieren
- als Mutprobe ohne gültigen Fahrausweis reisen und dies erst noch in der 1. Klasse
- lässig, cool mit den Schuhen auf dem Polster dasitzen
- markieren, d.h. z.B. mit Filzstift seine Initialen an Wänden anbringen
- Rauchen riskieren

Zerstörerische Aggressionen

- bewusstes Zerstören von Einrichtungen (Polster, Wände, Scheiben, Brände legen, Vandalismus etc.)
- berauben oder bedrohen von Mitreisenden

- berauben oder bedrohen von Mitreisenden
- Tötlichkeiten aller Art
- berechnendes Schwarzfahren (z.B. 1900 Franken kostet ein Jahresabonnement, 32 Mal in eine Kontrolle zu kommen und 60 Franken zahlen zu müssen ist kaum wahrscheinlich!)

Natürlich funktioniert unsere S-Bahn organisatorisch, betrieblich, technisch und hinsichtlich Anschlüssen und Taktfahrplan erstaunlich gut. Man wird transportiert, man findet als versierter Bahnkunde seine Anschlusszüge und Busse. Es klappt ja seit 12 Jahren auch ohne Kondukteure, meinen die SBB-Verantwortlichen bis jetzt. Wenn wir uns aber genauer umsehen, so stellen wir fest, dass der Personalaufwand zur Behebung all der Folgeschäden, resultierend aus dem immer anonymen werdenden Betrieb, Jahr für Jahr immer grösser geworden ist.

D.h. massive Zunahme der Personalaufwendungen für Reinigung, Behebung der Vandalenschäden, polizeiliche Überwachung, die Stichkontrollpatrouillen, die administrativen Dienste zur Eintreibung der Schwarzfahrer-Zuschläge u.s.w. Es drängen sich folgende Überlegungen auf:

Bis jetzt:

- Abbau des Stations- und Zugpersonals mit dem Resultat: stetige Zunahme der Schwarzfahrer, Vandalenschäden, Belästigungen, Verschmutzungen als Folge der Anonymität
- Aufbau von vielen zusätzlichen Personalstellen zur Bekämpfung und Behebung all der Schäden als Folge der Anonymität.

Warum nicht umgekehrt?

- Personaleinsätze zur Verhinderung der Entstehung von Anonymität und deren Folgen? Also: "Prävention und Verhinderung" als Motto.

Dieser Gesinnungswandel beginnt sich jetzt glücklicherweise abzuzeichnen. Der Kantonsrat hat auf Drängen verschiedener Organisationen, unter anderem auch der IG-Tösstallinie, die Wiedereinführung der Zugbegleitung in den S-Bahnzügen gefordert. ZVV und SBB beginnen nun jeweils ab 21 Uhr, (wenigstens als erster Schritt?) wieder eine Zugbegleitung einzuführen. Diese "S-Bahn-Zug-Chefs" sorgen nach und nach dafür, dass wieder ein Gefühl von Sicherheit, Kundendienst und eine gewisse persönlichere Beziehung zum Unternehmen entsteht und dadurch Anonymität und deren Folgen (präventiv!) gar nicht erst aufkommen kann.

Auch die Anzahl der Schwarzfahrer wird dadurch massiv verringert. Wie lange wird es

wohl noch dauern, bis die SBB in der ganzen Schweiz in allen Regionalzügen wieder eine Zugbegleitung einführen? Wie massiv müssen die Kosten zur Bekämpfung und Behebung all der Folgen von zu grosser Anonymität noch steigen?

Zehnte und letzte Mitgliederversammlung?

Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie

Brigitta Meierhofer

Nicole Schwarz Kemmler nahm als aktives und engagiertes Vorstandsmitglied an **zehn** Mitgliederversammlungen der IG Tösstallinie teil.

Seit der IG Gründung vom 12.4.1994 führte sie unzählige Vorstandssitzungen und die alljährlichen Mitgliederversammlungen.

Auch durch ihre endgültig **letzte** Mitgliederversammlung am 3. April 03 leitete sie in ihrem gewohnt zügigen und kompetenten Stil.



Alois Fischer, der neue Präsident der IG Tösstallinie, verabschiedet die alte Präsidentin, Nicole Schwarz Kemmler

Fredi Baumgartner, 1993 Vertreter der Verkehrsgruppe Wila, übernahm 1996 das Amt des Kassiers der IG Tösstallinie und gleichzeitig die Betreuung deren Mitglieder.

Auch er zieht sich aus der Vorstandsarbeit



Fredi Baumgartner erhält als Souvenir eine Aktie der Tösstalbahn aus der Jahrhundertwende

zurück. Von seinem technischen Wissen und seinem enormen Arbeitseinsatz wird das Tösstal aber weiterhin profitieren können. Fredi stellt sich glücklicherweise für weitere projektbezogene Arbeiten zur Verfügung.

Zusammenfassung der behandelten Traktanden:

- Die Studie „Zur Zukunft der Tösstallinie“ war Hauptinhalt des Jahresberichts 2002. Leider haben erst einzelne Gemeindebehörden bruchstückhaft über die bisherigen Ergebnisse und Beschlüsse informiert. Wir sind der Ansicht, dass die Bevölkerung Anrecht auf Information hat, da sich die Gemeinden ja auch finanziell an der Studie beteiligt haben. Mit dem Leiter der Arbeitsgruppe evaluiert die IG die Möglichkeit einer öffentlichen Orientierungsveranstaltung.
- Der bisherige Verantwortliche der ZUGnummer-Produktion trat zurück und der Vorstand war mit Neukonstituierung und Wissens-Transfer beschäftigt. Deshalb beschränkte sich die IG letztes Jahr auf 1 Ausgabe der ZUGnummer. Die Mitglieder konnten sich im Oktober 02 davon überzeugen, dass das neue Team schon gut eingearbeitet und der neue Redaktor „vom Fach“ ist.
- Die Jahresrechnung 02 wies weniger Ausgaben auf als budgetiert, dies ist darauf zurückzuführen, dass nur 1 Zeitungs-Ausgabe gedruckt wurde.
- Alois Fischer, Wila wird als Nachfolger der „scheidenden“ Präsidentin Nicole Schwarz Kemmler vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

Inhalt

Die Folgen der zunehmenden Anonymität in den S-Bahn-Zügen 1

Editorial 1

Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie 3

Nicole und Fredi: herzlichen Dank! 5

Der neue Nachtbus N68 des ZVV-Nachtnetzes 6

Visionen, Möglichkeiten und Grenzen des öffentlichen Verkehrs im oberen Tösstal 7

Warum gehen Postautos mit den Hühnern ins Bett?? 8

Ein Blick in die nahe Zukunft der S26 10

Zwei wichtige, neue Telefonnummern 10

Öffnungszeiten der lokalen Beratungs- und Verkaufsstellen 11

Lebensgefährlich verletzt – Eine Nachforschung 12



Fortsetzung Seite 4

- Für den Vorstand neu vorgeschlagen und auch einstimmig gewählt wird der ehemalige Primarlehrer Hansueli Lehmann aus Bauma. Der verbleibende Vorstand, nach Rücktritt von Fredi und Nicole, wird in globo wiedergewählt.
- Statutenänderung:
Neu sind die Vorstandsmitglieder von der Entrichtung des jährlichen Mitgliederbeitrags befreit.
Mitglieder die dem Verein besondere Dienste erweisen, können für eine bestimmte Frist, bzw. auch auf Dauer der Beitragspflicht enthoben werden.
- Das Budget 2003 mit gleichbleibenden Mitgliederbeiträgen wurde einstimmig genehmigt.
- Die IG nimmt für dieses Jahr die Organisation einer Podiumsdiskussion und eine Wanderung mit Herrn Flückiger in ihr Tätigkeitsprogramm auf.
- Nicole kann ihre letzte Sitzung schliessen und ihrem neuen Chef Herrn Trachsel von der VZO das Wort übergeben.

Hannes Gehring,
Technischer Redaktor:
"Ich lebe ohne Auto im Tösstal und bin deshalb auf die Bahn angewiesen. Sie ist für mich der Dorfplatz wo man sich trifft, ein Stück Heimat. Und für meine Heimat will ich mich einsetzen."

Martin Weisskopf
Engler, Betriebs-
ökonom: "Ich bin auf die Bahn angewiesen, und deshalb engagiere ich mich politisch und in der IG Tösstallinie für eine Fahrplangestaltung, die uns bessere Verbindungen bringt."

Peter Schwarzenbach,
Betriebspsychologe bei Betrieben des öV: "Die Bahn faszinierte mich von Kindheit an. Mit meinem Hobby – Zugführer und Fahrdienstleiter beim DVZO und der DFB –, als Vorstandsmitglied bei Pro Bahn Schweiz und im Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich bin ich der Bahn verbunden."

Hansueli Lehmann, Lehrer: "Als „Wahl-Baumer“ ist es mir ein Anliegen, dass die heutigen Ansprüche an den öffentlichen Verkehr auch für unser schönes Tösstal gelten sollen! Nicht nur die täglichen Pendler, auch die zahlreichen Wanderer werden die Bemühungen der „IG Tösstallinie“ mit Genugtuung zur Kenntnis nehmen!"



Brigitta Meierhofer,
selbständige
Maschinenzehnerin:
"Ich engagiere mich aktiv für den Öffentlichen Verkehr, weil für meine drei Kinder und mich Umwelt, Naturschutz und Lärmbegrenzung wichtig sind!"

Christel Kägi, Hausfrau und
Gärtnerin: "Als regelmässige
Bahnbenutzerin engagiere
ich mich für die Tösstallinie,
weil ich sie brauche, und
weil sie mich interessiert.
Wenn ich mitarbeite, lerne
ich die Probleme kennen
und kann etwas bewegen."

Alois Fischer, Elektroniker:
"Ich bin bei der IG weil (uuh
lange nachgedacht!!) es für
den Erhalt und Ausbau eines
leistungsstarken Bahnangebots
im Tösstal/Jonatal eine
„Lobby“ braucht."

Nicole und Fredi: herzlichen Dank!

Nicole Schwarz Kemmler und Fredi Baumgartner verabschiedeten sich an der 9. Mitgliederversammlung am 3. April 2003 von uns übrigen Vorstandsmitgliedern der IG Tösstallinie. Wir vermissen sie.

Nicole war die Frau der ersten Stunde. Seit der Gründung der IG Tösstallinie vor 10 Jahren als Präsidentin dabei, mit wachem Geist, menschlicher Wärme, Zuverlässigkeit und Zielstrebigkeit konnte sie mit den andern zusammen erreichen, dass die IG Tösstallinie eine geachtete Gesprächspartnerin für SBB, ZVV und Tösstaler Gemeinden wurde.

Fredi war seit 1993 dabei, nicht nur als Vertreter der Verkehrsgruppe Wila, und als Kassier und Mitgliederbetreuer, sondern auch als Fachmann für Verkehrs- und Fahrplantechnik der Bahn. Mit seiner liebevollen Art, seiner klaren Meinung und seiner sorgfältigen Arbeitsweise ist er ein Mann der Sicherheit gibt, und einen stabilen Zusammenhang der Gruppe fördert. Er stellt sich für projektbezogene Arbeiten weiterhin zur Verfügung.



Bild SBB, Reisezugwagen 3. Klasse

in letzter Minute...

Die Zukunft der Tösstallinie

Podium mit Exponenten von SBB, ZVV, PZB, Müller & Romann Verkehrsplaner, IGTL.

**Montag 23. Juni 03
20.15 Uhr. Gasthof
Tanne, Bauma.**

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:
Alois Fischer
Eggelerstr. 4
8492 Wila

Aktuarin und
Vizepräsidentin:
Brigitta Meierhofer
Seelmatten
8488 Turbenthal

Rechnungsführung und
Mitglieder-
administration:
Martin
Weisskopf Engler
Kleinbäretswilerstrasse
8498 Gibswil

Logistik:
Christel Kägi
Eichhaldenstr. 4
8492 Wila

Publikationen:
Hannes Gehring
Müliwiesstr. 57
8487 Zell

Beisitz:
Peter Schwarzenbach
Raad
8498 Gibswil

Hansueli Lehmann
Im Bungert 5
8494 Bauma

STADLER
Cleverere Lösungen auf der Schiene

Damit Bahnfahren Spass macht.

Stadler Busrang AG
9565 Bussnang
Telefon 071 626 20 20
E-Mail stadler.bussnang@stadlerrail.ch



Der neue Nachtbus N68 des ZVV-Nachtnetzes

Seit dem letzten Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2002 fährt der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich jeweils von Freitag bis Sonntag rund um die Uhr. Die 4 S-Bahn- und 32 Bus-Linien des ZVV-Nachtnetzes bringen Nachtschwärmer von ihrem Ausgang in den Städten Zürich und Winterthur sicher nach Hause. Im Tösstal fährt der neue Nachtbus N68. Ein Erfahrungsbericht nach den ersten drei Betriebsmonaten.

Marco Rüdüsühli, ZVV Samstag, halb 4 Uhr früh am Winterthurer Hauptbahnhof. Der Nachtbus N68 des ZVV-Nachtnetzes - ein postgelber Setra 315NF mit 44 Sitzplätzen und 48 Stehplätzen - fährt mit 40 Nachtschwärmern an Bord Richtung Wila los. Die Stimmung unter den vorwiegend jugendlichen Fahrgästen ist gut, auch wenn die Mehrheit von ihnen soeben den Nachtzuschlag von 5 Franken lösen musste. Sie akzeptieren diesen Zuschlag zum regulären Ticket, denn der Service stimmt. Einige der Nachtschwärmer



Bild Marco Rüdüsühli

kommen - mit demselben Zuschlag, denn er gilt für die ganze Nacht - direkt aus Zürich. Sie nahmen um 3 Uhr die SN1 am Zürcher HB, die kurz vor halb 4 in Winterthur ankommt und damit den Anschluss an die Nachtbusse in Winterthur garantiert. Die Fahrt vom Zürcher HB bis Wila Bahnhof dauert rund eine Stunde, nicht länger als tagsüber. Aber entspannter - und etwas angeheiteter.

Erweitertes Angebot kommt an, auch Freitags

Der Uebergang vom bisherigen Nachtbus-Angebot zum ZVV-Nachtnetz verlief weitgehend reibungslos. Die Strecke von Winterthur nach Wila blieb weitgehend identisch mit der alten Linienführung, der Fahrplan wurde jedoch deutlich erweitert. Fuhr der Tösstaler Nachtbus bisher in der Nacht vom Samstag auf den Sonntag um 1 und 2 Uhr, fährt der neue N68 in den Nächten vom Freitag auf den Samstag und vom Samstag auf den Sonntag jeweils um 1:30, 2:30 und 3:30 Uhr. So sind die hohen Frequenzen von durchschnittlich rund 70 Fahrgästen pro Nacht auf den neu angebotenen Kursen in den frühen Morgenstunden des Samstags besonders erfreulich. Im Vergleich zum bisherigen Angebot konnte die neue Linie N68 in der Nacht vom Samstag auf den Sonntag kräftig zulegen: Nutzten im Jahr 2002 durchschnittlich 23 Nachtschwärmer das Angebot am frühen Sonntag morgen, so sind auf der neuen Linie N68 durchschnittlich 130 Fahrgäste pro Nacht unterwegs.

Kleinere Probleme bietet einzig der Verkauf von Tickets und Nachtzuschlägen, der bei grossem Andrang zu verzögerten Abfahrten führen kann. Die Möglichkeit, Tickets und Zuschlag am Automaten zu lösen, wird noch zu wenig genutzt. Auch die Zuschlags-Multi-karte, die 6 Zuschläge zum Preis von 5 anbietet, findet noch zu wenig anklang.

Sicherheit gut, Benehmen meistens

Für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs ist das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste entscheidend. Deshalb fahren alle Nacht-S-Bahnen begleitet. In den Bussen des ZVV-Nachtnetzes ist der Chauffeur mit einem Handy und entsprechenden Notfallnummern ausgestattet. Zwischenfälle gibt es sehr selten. Gelegentlich muss ein Fahrgast an die elementaren Anstandsregeln erinnert werden, an die er sich dann meist auch zu halten vermag. So übernehmen die Chauffeure diese Nachtschichten im allgemeinen gerne. Jeder Chauffeur fährt im Durchschnitt alle zwei Monate

drei Mal im ZVV-Nachtnetz und erhält dabei die regulären Nachtschichtzuschläge.

Vernetzung stärkt die einzelnen Linien

Der Start des ZVV-Nachtnetzes ist also ge-
glückt. Deutlich mehr Nachtschwärmer als
vorher benützen den öffentlichen Verkehr.
Alleine in den ersten vier Wochen seit seinem
Start am 15. Dezember 2002 brachte das
ZVV-Nachtnetz pro Nacht durchschnittlich
3'100 Nachtschwärmer von ihrem Ausgang in
den Städten Zürich und Winterthur sicher
nach Hause. Davon benutzten jeweils rund
1'000 Personen die 4 S-Bahn-Linien, die
verbleibenden 2'100 Fahrgäste die 32 Bus-
Linien. Die stärkste Nachfrage wurde auf der
S-Bahn mit deutlich über 400 Reisenden
zwischen Zürich und Winterthur (SN1) gemes-
sen. Die Vernetzung des öV-Nachtangebots
hat den öV als Ganzes gestärkt. Und damit
auch mehr Angebot in die Regionen ge-
bracht. Der Erfolg des Nachtbusses N68 zeigt
dies deutlich.

Ihr Zweitwagen mit Chauffeur.

www.postauto.ch

PostAuto

DIE POST 

Von der Faszination der Visionen und der so nüchternen Wirklichkeit im Tösstal

Visionen, Möglichkeiten und Grenzen des öffentlichen Ver- kehrs im oberen Tösstal

An der 9. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie berichtete Werner Trachsel, Direktor der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO), auf lebendige Weise über die Aussichten, den öffentlichen Verkehr (öV) im Tösstal, im Bereich Bauma – Rüti, zu verbessern.

Hannes Gehring In einem ersten Teil lobte Trachsel die IG Tösstallinie: "Was sie tun ist wirkungsvoll auf der politischen Bühne, bei den Entscheidungsträgern. Sie sind Anwalt und Botschafter für das Angebot in einer Region. Es gibt in unserem Marktgebiet keine vergleichbare Organisation, und das zeigt ja auch auf, dass sie für etwas noch kämpfen müssen und wollen was andere Regionen schon längst haben."

Dann folgte ein geschichtlicher Abriss: "Auf den Fahrplanwechsel 1994 lancierte der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) das Projekt "Randstunden-Abbau". Nebst vielen anderen Massnahmen haben wir vorgeschlagen, das ganze Tösstal mit einem bedürfnisgerechten Busverkehr auszustatten und die Bahn einzustellen. Wir glaubten, weil der Bahnkilometer rund 5 x so teuer ist wie der Buskilometer, dass damit Kosten eingespart werden könnten und das Angebot erst noch besser würde."



Nicole Schwarz Kemmler
und Werner Trachsel

Fortsetzung Seite 8

Später am Abend hat Trachsel dann auch erwähnt, warum der Buskilometer 5 Mal billiger ist: Der Bus muss keine Infrastruktur, zum Beispiel Geleise und Brücken, bezahlen und auf seinen Treibstoff werden keine Steuern erhoben. Für ihn kostet ein Liter Dieselöl nur Fr. –.55.

Die VZO haben dann das Projekt mit SBB und ZVV besprochen. Man fand, die Siedlungsstruktur und die Lage der Bahnhöfe wären prädestiniert für ein Busangebot. Als dann jedoch die VZO erfuhren, wie hoch die Investitionen in die Infrastruktur der SBB waren, wurde die Idee begraben, ohne je publik zu werden.

Nun wollte Trachsel herausfinden, ob denn der ZVV im Tösstal selbst etwas verbessern will. Und er fand heraus, dass am Fahrplan bis im Jahr 2012 nichts geändert werden soll, ausser es koste nichts.

Die VZO könnten die zum durchgehenden Halbstundentakt Bauma – Rüti fehlenden Kurse mit Bussen anbieten. Die Chance auf Realisierung auf die Fahrplanperiode 2005/2006 sei jedoch gleich null, weil beim ZVV das Geld fehlt.

“So gesehen könnten Sie die IG also einstampfen und in ein paar Jahren wieder aktiv werden.“ Das aber empfiehlt Trachsel trotz-

dem nicht: im Weisbuch der EU werde bis 2020 eine Zunahme des CO2-Ausstosses um 50% vorausgesagt, und dass die Städte im motorisierten Individualverkehr (MIV) versinken. Gleichzeitig würden die Randregionen isoliert. “Um die ökologische Katastrophe zu verhindern, muss also auf den öV gesetzt werden. In der Schweiz sieht es besser aus. NEAT und Bahn 2000 kommen, doch auch hier ist die Agglomeration das Problem. Als Beispiele können Wetzikon, Uster und Rüti genommen werden. Aus ländlichen Gemeinden sind MIV-geplagte Schlafkaffer geworden!

Nach den heutigen Schätzungen wächst die Wirtschaftsmetropole Zürich weiter. Wird sie dereinst auch das Tösstal erfassen? Und dann stellt sich die Frage: Ist das Tösstal darauf vorbereitet? Wo fliesst der MIV, wo gibt's welche Lebensqualität?“

Und Trachsel schloss seine Ausführungen: “Die IG-Tösstallinie hat eine starke Stimme. Sie will dank der Bahn und dem Bus Lebensqualität schaffen und erhalten. Ihre Ideen sind unbestritten, nur einfach noch nicht finanzierbar. Setzen Sie weiterhin auf den öV, auf die Bahn (der Bus bleibt sowieso stecken), damit es Ihnen nicht gleich ergeht wie einigen Oberländer-Gemeinden.“

Es gibt flexiblere Transportsysteme, doch welches ist das richtige?

Warum gehen Postautos „mit den Hühnern ins Bett“??

Diese Frage wird mir häufig gestellt, wenn sich Bewohner von Aussenwachten entlang der Tösstallinie über die schlechten Abendverbindungen der verschiedenen Postautobetriebe ärgern.

Peter Schwarzenbach Machen wir die Probe auf's Exempel:

Ab Tösstalbahnstation ...	Letzter Kurs			Strecke
	Mo - Fr	Samstag	Sonntag	
Kollbrunn	00.01	00.01	00.01	Kollbrunn – Pfäffikon
Turbenthal	19.00	19.28	19.10	Turbenthal – Fehraltorf
Turbenthal	19.12	18.12	18.12	Turbenthal – Bichelsee
Turbenthal	20.10	–	20.10	Turbenthal – Russikon
Bauma	18.24	18.24	18.24	Bauma – Sternenbergr
Bauma	18.59	18.59	18.59	Bauma – Pfäffikon ZH
Bauma (VZO)	22.44	22.44	22.44	Bauma – Bäretswil – Wetzikon ZH
Wald (Ortsbus)	18.21	18.21	18.21	Wald – Dieterswil – Blattenbach - Wald
Wald	18.47	18.47	18.47	Wald – Goldingen
Wald	19.43	19.43	19.43	Wald – Faltigberg (Höhenklinik)
Wald	19.47	19.47	19.47	Wald – Laupen ZH

Tatsächlich, die gemachten Aussagen stimmen, aber bitte, es hat Ausnahmen: Postauto ab Kollbrunn schläft nicht, letzte Abfahrt 00.01 Uhr. VZO, also nicht Postauto, ab Bauma 22.44 Uhr. Was bewegt die Postautobetriebe im Tösstal zur Zeit kaum Abendkurse anzubieten?

- "die Fahrten werden von den Gemeinden nicht bestellt"
- "die Fahrten rentieren nicht" (Auslastung zu gering für einen Bus)
- "der ZVV bewilligt sie nicht"
- "es besteht kein Bedürfnis"
- "die Leute fahren so oder so mit dem PW in den Ausgang"
- "die Bewohner dieser entlegenen Weiler gehen ja alle mit den Hühnern ins Bett"
- u.s.w.

Die Fahrplanfrage ist höchst komplex. Etwa folgende Überlegungen und Erfahrungen sind zu prüfen:

Man weiss zwar, dass mit der Einführung von Abendkursen anfänglich nur die Frequenzen am Tag steigen, und nur sehr vereinzelte Fahrgäste das Abendangebot nutzen. Die Tagesfrequenzen steigen, weil die Kunden das Postauto eher wählen, wenn sie die Gewissheit haben, allenfalls auch noch abends zurückfahren zu können. Es handelt sich hier um eine interessante psychologische Erfahrung.

Man ändert die Grösse des Transportgefässes, statt grosse Busse werden 10 – 12plätzig PW eingesetzt. Dabei stellt sich die Frage: wie gross sind die höchsten Tagesfrequenzen? Es müssten – weil tagsüber in gewissen Kursen über 12 Personen befördert werden – sowohl Busse als auch PW bereitgestellt und unterhalten werden, was natürlich den finanziellen Rahmen sprengt. Ausser es liesse sich für vereinzelte überstark frequentierte Kurse eine Doppelführung mit PW-Bussen noch realisieren.

Man wechselt das ganze Betriebskonzept: ausserhalb der ZVV-Gebiete in ländlichen Gegenden kommt das System Publi-Car der Postauto Schweiz (siehe letzte ZUGnummer 14) zur erfolgreichen Anwendung. Beispiele: Seerückengebiet Thurgau, Frauenfeld und Umgebung, im Jura, Napfgebiet, Raum Yverdon, March (Uznach, Benken, Lachen) u.s.w. Gebiete, die mit den Verhältnissen im Tösstal – Jonatal – Laupen ZH vergleichbar sind.

Auch das Buxi-System (BusTaxi, nicht von Postauto Schweiz angeboten), wie es zur Zeit in Hinwil in Betrieb ist, kann ein Lösungsansatz sein. PW-Busse fahren ab den jeweiligen Bahnstationen abends die Fahrgäste nach Hause, weitgehend entlang den tagsüber von

grossen Bussen bedienten Routen.

Eine weitere Grundsatzfrage, die vor allem von unseren kantonalen Behörden gelöst werden muss, und etwa wie folgt zusammengefasst werden kann:

1. Eine Verbindung von A nach B wird grundsätzlich im ganzen ZVV-Gebiet über die ganze Betriebszeit, ca. 05.00 – 24 Uhr angeboten (als Basis: Stundentakt).
2. Über das ganze ZVV-Gebiet wird eine konsequente Mischrechnung angestellt, die für alle Bewohner, also auch in dünn besiedelten Gebieten, bezüglich Grundtaktverbindungen die gleichen Mobilitätsbedürfnisse voraussetzt, d.h. ab 05.00 Uhr bis ca. 24 Uhr ein wenigstens stündliches Reiseangebot, wie dies z.B. in den dichtbesiedelten Gebieten im Glattal oder an der Goldküste bereits heute der Fall ist.

Mit diesen wenigen grundsätzlichen Überlegungen möchte ich schliessen. Zur Zeit werden die für den Öffentlichen Verkehr gesprochenen Mittel, speziell für Abendverbindungen, primär dort eingesetzt, wo höhere Reiseströme zu bewältigen sind, und mit weniger Kosten-Unterdeckungen der Linien zu rechnen ist, als dies im Bereich des Tösstales der Fall ist.



Peter Schwarzenbach



Leidenschaftliche Tösstalerinnen und Tösstaler

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

- Einzelmitglied, 25 Franken pro Jahr
- Familienmitglied, 30 Franken pro Jahr
- Gönnermitglied, mehr als 30 Franken pro Jahr
- Nur Jahres-Abo der ZUGnummer, 2 Ausgaben pro Jahr, 10 Franken

Name, Vorname

Strasse

Postleitzahl, Ort

Datum, Ort und Unterschrift

Bitte einsenden oder mailen an:
IG Tösstallinie, Martin Weisskopf Engler
Kleinbäretswilerstrasse
8498 Gibswil
PC 84-51386-8
ig.toesstallinie@bluewin.ch



Impressum

Herausgeberin

IG Tösstallinie,
 Eggelerstr. 4,
 8492, Wila
 PC-84-51386-8,
 e-mail:
ig.toesstallinie@bluewin.ch

Redaktion, Gestaltung, Inserate

Hannes Gehring,
 Müliwiesstr. 57,
 8487 Zell,
 Tel: 052 383 17 01,
 e-mail
hannes.gehring@freesurf.ch

Abonnemente und Mitgliedschaften

Martin
 Weisskopf Engler,
 Kleinbäretswilerstrasse,
 8498 Gibswil

Druck

Druckerei Sieber AG,
 8340 Hinwil
 Auflage
 2000 Exemplare
 Redaktionsschluss
 ZUGnummer 16:
 24. Oktober 2003

Das dürfte nicht passieren, sorry...

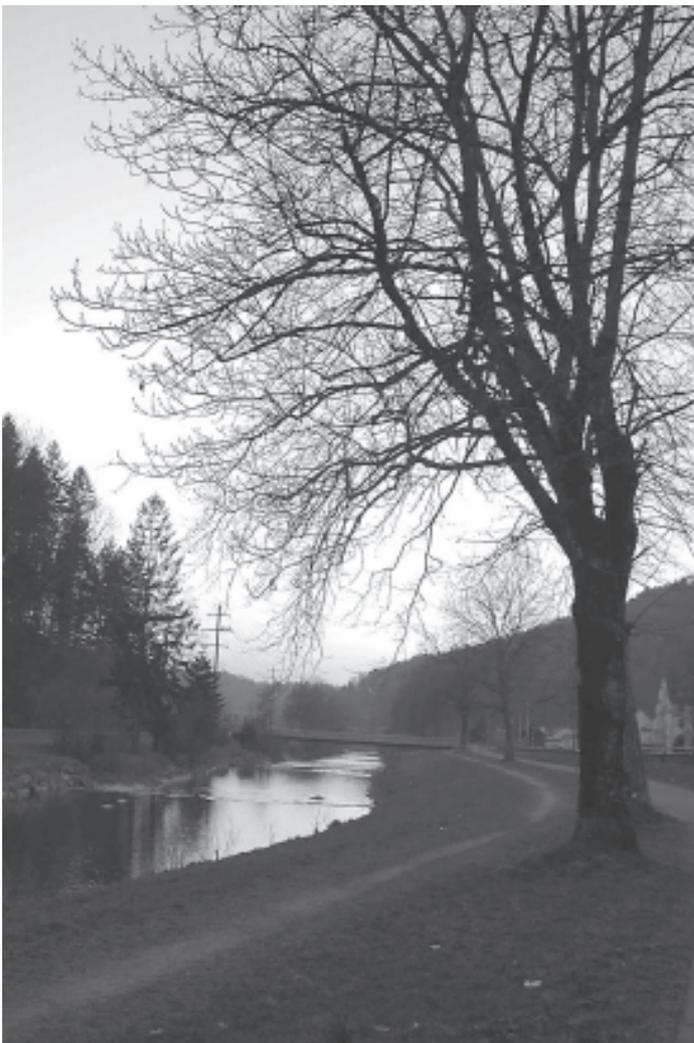
Ein Blick in die nahe Zukunft der S26

Die Pro Zürcher Berggebiet PZB ging vergessen!

Der Vorstand der IG Tösstallinie entschuldigt sich bei der PZB, dass sie im obigen Artikel in der ZUGnummer 14 nicht erwähnt wurde.

Es heisst dort: "In der letztes Jahr durchgeführten Studie des Büros Romann/Müller/Kissling, initiiert von den Tösstaler Gemeinden und der IG Tösstallinie, wurden keine kurzfristig umsetzbaren Lösungsansätze gefunden. ...," so die Anmerkungen des ZVV zur mittelfristigen Zukunft der S26.

Es muss ergänzt werden, dass die PZB die treibende Kraft bei der Realisierung der Studie war, und dass sie somit wesentlich zu ihrer Entstehung beitrug.



Dämmerung an der Töss, bei Turbenthal

Sicher ist sicher: im Handy abspeichern!!

Zwei wichtige, neue Telefonnummern

1. Das Kontakt-Center des ZVV: Tel. 0848 988 988

Peter Schwarzenbach Scheuen Sie sich nicht diese Nummer anzurufen. Ihre Anliegen, Feststellungen und Beanstandungen im Zusammenhang mit den Dienstleistungen im gesamten ZVV-Bereich werden ernst genommen und entsprechende Massnahmen eingeleitet. Auch Auskünfte über das Angebot des ZVV sind erhältlich.

2. Die Notfall-Nummer der Bahnpolizei: Tel. 0800 117 117

Wird die Hilfe und Unterstützung der Polizei an Bahnhöfen und in den öffentlichen Verkehrsmitteln benötigt, dann wählen Sie am besten diese Nummer und werden mit der durchgehend von 00.00 bis 24.00 bedienten Zentrale der Bahnpolizei verbunden.

Von dieser Zentrale aus werden die für Ihr Anliegen nächstliegenden Polizeikräfte, Bahnpolizei oder Kantonspolizei, mobilisiert. Da die Züge der S-Bahn durch verschiedene Kantone führen, ist es ratsam, eher die obige Nummer statt Nummer 117 anzurufen. Die Bahnpolizeizentrale steht mit den jeweils zuständigen Kantonspolizeidiensten in direktem Kontakt.

Helfen Sie nötigenfalls auch bedrohten Mitreisenden, indem Sie die Polizei zu Hilfe rufen. Wir empfehlen Ihnen, die Nummer 0800 117 117 in Ihrem Handy zu speichern. Der verantwortliche Kommandant der Bahnpolizei Region Ost, H. R. Vogel, hat mich vor kurzem angeregt, die obigen Informationen weiter zu geben.

Die Bahnpolizisten leisten ihren Dienst nicht nur in Uniform, sondern sind fallweise auch in Zivil unterwegs, um für vermehrte Sicherheit der Reisenden zu sorgen.

Öffnungszeiten der lokalen Beratungs- und Verkaufsstellen

Schon zwei Mal haben wir in der ZUGnummer auf die Situation der Verkaufsstellen hingewiesen. Eindringliche Aufrufe, die lokalen Verkaufsstellen an Ihren Wohnorten für Beratungen und Billett-Einkäufe zu benutzen.

Brigitta Meierhofer Leider kam es bei der letzten Veröffentlichung der Öffnungszeiten (trotz Kontrolle der SBB) zu diversen Fehlern. Zudem wurden in der Zwischenzeit weitere Verkaufsstellen geschlossen oder neue Zeiten eingeführt.

Auch die Öffnungszeiten auf den SBB- und ZVV-Internetseiten enthalten unterschiedliche Zeiten, es wurde uns aber versichert, „SBB und ZVV werden die Ursache eruieren und die entsprechenden Prozesse optimieren.“

Weiter teilte man uns mit, „die Öffnungszeiten der Postverkaufsstellen sind korrekt, da diese von der Post überprüft und mit dem ZVV koordiniert werden.“

Somit müssten die unten aufgeführten, aktuellen Öffnungszeiten der lokalen Verkaufsstellen nun korrekt sein.

Herr Schärer vom Kundenservice in Fischenthal wies uns nach Erscheinen der letzten ZUGnummer auch noch darauf hin, dass der Schlüssel für die WC-Anlage am Schalter verlangt werden kann.

Da die Verkaufsstelle Fischenthal 365 Tage im Jahr und der Schalter (mit kurzen Pausen) bis Abends geöffnet hat, besteht dort die Möglichkeit die Toiletten aufzusuchen!



Graffiti in Zell

SBB Verkaufsstellen und Öffnungszeiten				
Ortschaft	Wo?	Mo - Fr	Samstag	Sonntag
Winterthur Grüze Geschlossen	SBB	–	–	–
Winterthur Seen	SBB	07.00 - 19.00	08.00 - 11.45 12.15 - 15.30	–
Sennhof-Kyburg	Post	06.30 - 08.00 10.00 - 11.30 15.00 - 18.30	06.30 - 08.00 10.00 - 11.30	–
Kollbrunn	SBB	05.30 - 21.00	05.30 - 09.00 09.45 - 12.00 13.45 - 16.00 16.45 - 20.00	06.40 - 09.00 09.45 - 12.00 13.45 - 16.00 16.45 - 20.00
Rikon	SBB	05.50 - 11.20	–	–
Rämismühle -Zell	Post	07.30 - 12.00 15.00 - 18.00	–	–
Turbenthal	SBB	05.40 - 09.10 09.40 - 15.10 15.40 - 20.10	05.40 - 09.10 09.40 - 13.15	–
Wila	Post	07.30 - 12.00 14.30 - 18.00	07.45 - 11.00	–
Saland	Post	07.45 - 11.30 14.30 - 18.00	08.00 - 11.00	–
Bauma	SBB	05.10 - 22.00	05.30 - 22.00	06.30 - 22.00
Steg Geschlossen	Post	–	–	–
Fischenthal	SBB	6.40 - 11.10 13.40 - 18.00	07.20 - 11.30 12.20 - 19.25	07.20 - 12.30 13.20 - 19.25
Gibswil Geschlossen ab Juli 2003	Post	07.30 - 12.00 15.00 - 17.30	07.30 - 11.00	
Wald	SBB	05.10 - 20.20	05.40 - 19.40	05.40 - 19.40
Tann	Post	07.30 - 11.00 14.00 - 17.30	08.00 - 10.15	–
Rüti	SBB	06.45 - 19.15	07.15 - 16.45	08.15 - 16.45
Jona	Post	07.30 - 12.00 13.45 - 18.00	08.00 - 11.00	–

Lebensgefährlich verletzt – Eine Nachforschung

Ausschnitt aus: dem gleichnamigen Buch von Emil Zopfi, 1984 Limmat Verlag, Zürich

Gibswil habe ich seit Jahren nicht mehr besucht. Im Zug schon spüre ich Beklemmung, Angst. Ich könnte vorbeifahren und aus dem Fenster sehen, weiterfahren, das Tösstal hinab, zurück in die Stadt.

Ich bin ein Städter geworden, einer der sich im anonymen Strom der Leute versteckt und geborgen fühlt. Im Dorf kann ich mich nicht verstecken. Schon wenn ich an der kleinen Bahnstation aussteige, mustert mich jeder der Herumstehenden, vielleicht erkennt mich sogar jemand. Das ist ja der, der das Buch über unser Dorf geschrieben hat.

Nach Wald, rechts an der Bahn, die wasserübertonnenen Felsen. Der Zug fährt durch die drei Tunnel, dann öffnet sich das Tal.



Auf der Fahrt von Wald nach Gibswil

Es hat geschneit. Die Luft ist klar. Schwarzgraue Flecken die Wälder. Der Himmel ein graues Leintuch über dem Bachtel. Feiner Regen rieselt gegen die Scheiben des Triebwagens.

Die Tösstalstrecke ist als letzte der Schweiz elektrifiziert worden. Am 8. Oktober 1951 wurde sie eingeweiht. Die Schüler durften gratis mitfahren, von Wald nach Bauma nochmals im Dampfzug, zurück im neuen, elektri-

schon. Der Fortschritt wurde gebührend gefeiert. Ich war damals nicht dabei, wegen Mutters Tod lebte ich eine Zeitlang bei Verwandten im Glarnerland.

Da die Linie heute nicht mehr rentiert, soll sie durch einen Busbetrieb ersetzt werden.

Als Dreijähriger hatte ich am Bahnhof immer auf den Dampfzug gewartet, der die Steigung von Wald heraufprustete, dann kurz vor dem Auftauchen bei der Kiesgrube pfiiff. Die Lokomotivführer und Heizer kannten mich. Einmal hoben sie mich in den Führerstand hinauf und liessen mich in das rotglühende, zischende Feuer schauen. Eine meiner ersten, unvergesslichen Erinnerungen.

Ich steige aus.

Der Vorstand winkt mit der Kelle. Die Glocken tingeln. Dann geht er in sein Büro zurück.

Anmerkung der Redaktion

Die Befürchtung des Schriftstellers von 1984, dass ein Busbetrieb den Zugsverkehr ablöst, hat sich glücklicherweise nur in den Abendstunden bewahrheitet. Unter dem Tag fährt die Tösstallinie auch 20 Jahre später noch stündlich von Winterthur nach Rapperswil und zurück.

Den Bahnhofsvorstand gibt es hingegen in Gibswil schon seit vielen Jahren nicht mehr. Die Billette müssen am Automaten gelöst werden. Es gibt ein Nottelefon, um allenfalls mit dem Betriebspersonal von Bauma zu sprechen.

Angaben zum Autor

Emil Zopfi, geboren 1943, ist in einer Textilarbeiterfamilie in Gibswil aufgewachsen. Studien der Elektrotechnik am Technikum Winterthur, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für physikalische Chemie der ETH Zürich, dann Umstieg auf die EDV und heute freischaffende Tätigkeit als Schriftsteller und Erwachsenenbildner für Informatik und Sprache.

Emil Zopfi hat neben dem oben erwähnten Buch „Lebensgefährlich verletzt – Eine Nachforschung“ viele weitere Bücher geschrieben. Eines davon, „Mondmilchsteine“, erzählt die Geschichte einer Gibswiler Jugend.

Weitere Informationen zu Emil Zopfi und seinen Büchern finden Sie im Internet unter: <http://www.zopfi.ch>