

ZUG 16 nummer

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 9. Jahrgang, Nummer 16 • Herbst 2003

Neue Ideen zur Verbesserung des Fahrplanangebots im Tösstal

1/2-Stundentakt von Rüti bis Winti, Montag bis Sonntag?

Alfred Baumgartner Die Studie "Zur Zukunft der Tösstallinie; Angebotskonzepte für den Zeithorizont 2006" wurde Ende 2001 abgeschlossen. Unter der Leitung von Pro Zürcher Berggebiet hatten sie die Tösstaler Gemeinden und die IG Tösstallinie in Auftrag gegeben, und 2002 dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), den SBB, und den Mitgliedern der IG vorgestellt. Am 23. Juni 2003 fand dazu eine öffentliche Podiumsdiskussion in Bauma statt, mit dem Direktor des ZVV, Franz Kagerbauer und dem Leiter des SBB-Regionalverkehrs Zürich/Ostschweiz, Werner Schurter. Die IG hat nun die Studie weiterbearbeitet und ist zu neuen, überraschenden Resultaten gelangt.



Freundschaftliche Begegnungen im Bahnhof Winterthur: noch mehr Tösstalerinnen und Tösstaler würden den Zug benützen, wenn auch am Wochenende und von Rüti bis Winterthur der gleiche, leicht zu merkende Taktfahrplan gelten würde!

Visionen trotz allem!

Editorial

Die Kraft unserer Träume

Hannes Gehring

Der Realität ins Auge sehen, sich anpassen (schönfärberisch mit flexibel sein umschrieben), Nüchternheit, das ist die Maxime der Gesellschaft in der Krise. Doch genau diese Forderung macht alles noch viel schlimmer. Sie zerstört die Lebensfreude, erzeugt Resignation und Stillstand. Hoffnung kommt vom Träumen und von Visionen. Träume schaffen Freiräume, beflügeln so die Fantasie und machen ungeahnte Energien frei. Denken wir an die Pionierzeit der Eisenbahn. Am 24. September 1865 trafen sich im Bären in Turbenthal die Initianten einer Tösstalbahn, mit dem Traum der unbeschweren Mobilität und der Teilhabe am verheissungsvollen Industriezeitalter. Bereits 11 Jahre später konnte die Strecke Winterthur Grüze – Rüti, trotz ungezählter Probleme mit Finanzierung und Linienführung, eröffnet werden!

Fortsetzung Seite 2

Rückschau auf die Podiumsdiskussion „Die Zukunft der Tösstallinie“ Seite 6



Bild SBB, 1.Klasswagen 1943

Wie beurteilen Sie die Dienstleistungen der Bahnen?

Ein Vertreter der IG Tösstallinie initiierte via Pro BahnSchweiz diese Umfrage im K-Tipp Nr.16 vom 1. Oktober 2003. Drei Wochen später waren bereits 2500 Antworten eingegangen. Wir sind gespannt auf die Veröffentlichung!

Ergebnisse der Studie von 2001

Die Studie, ausgearbeitet von der Arbeitsgemeinschaft der Büros Müller & Romann und ITEC Ingenieur AG, zeigt Möglichkeiten, wie der Betrieb auf der Tösstallinie systematisiert und kostengünstiger abgewickelt werden kann. Sie umfasst folgende Vorschläge:

- Systematisches Grundangebot (1 Zug pro Stunde und Richtung) ohne Taktbruch über die gesamte Betriebszeit; Vereinfachung des Fahrplans gegenüber 2001
- Zusatzzüge in den Spitzenzeiten zur Erzielung eines 1/2-Studentakts (total somit 2 Züge pro Stunde und Richtung), gegenüber 2001 auch am Wochenende
- Kürzere Fahrzeit gegenüber 2001
- Gute Anschlüsse in Winterthur; bessere Anschlüsse in Rüti gegenüber 2001
- Umsteigefreie Verbindung mit der Tösstallinie nach Rapperswil über die gesamte Betriebszeit
- Wende der künftigen S15 in Rüti statt in Rapperswil; die dadurch erzielten Einsparungen bei Rollmateriel und Betriebskosten vergünstigen das Angebot der Tösstallinie auf bessere Werte gegenüber 2001

Ein gemeinsames Gespräch der Autoren mit Auftraggeber, SBB und ZVV nach Abschluss der Studie im Sommer 2002 liess erkennen, dass es äusserst schwierig sein wird, die bereits veröffentlichten Pläne der S15 mit Führung bis Rapperswil zu revidieren. Damit fällt aber das in der Studie vorgeschlagene Konzept mit all seinen Vorteilen dahin.

Im gleichen Gespräch liess der Direktor des ZVV, Franz Kagerbauer, allerdings verlauten, dass es seitens des ZVV durchaus die Bereitschaft gebe, die unbefriedigende Fahrplansituation im Tösstal (13 Seiten im Kursbuch!) in Schritten verbessern zu helfen. Diese Haltung hat er auch anlässlich der Podiumsdiskussion im Juni 2003 bekräftigt.

Bis zum heutigen Zeitpunkt sind offiziell noch keine Entscheide gefallen; aber unabhängig davon hat sich eine Arbeitsgruppe im Vorstand der IG Tösstallinie aufgemacht, nach Alternativen zu suchen.

Unsere Initiative – die „Studie-Plus“

Wieso die „Studie-Plus“?

Die Reaktionen auf die Studie von 2001 zeigen, dass die Beweggründe zwar anerkannt und die Lösungsansätze als interessant beurteilt werden und das Engagement der Tösstaler bewundert und gelobt wird.

Trotzdem sollen aber die Pläne bezüglich S15 nicht geändert werden. Die Bedürfnisse des Tösstals gemäss S-Bahn-Vision des ZVV seien abgedeckt, das spärlicher fliessende Geld sei vor allem in die Sanierung der Kapazitäts-

probleme im Raum Winterthur - Zürich zu stecken, und das Tösstal könne frühestens in der 4. Teilergänzung (Horizont 2012, Tiefbahnhof Zürich) berücksichtigt werden.

Inhaltlich sind alle diese Argumente weitgehend nachvollziehbar und sollen auch nicht grundsätzlich widerlegt werden. Sie lösen aber keines der Probleme der Tösstallinie, **insbesondere nicht**

- das unübersichtliche Betriebs- und Fahrplankonzept, welches dazu führt, dass im offiziellen Kursbuch zur Darstellung dieser „Nebenlinie“ 13 Seiten benötigt werden! Die ständig wechselnden Bedingungen (Werktag, Samstag, Sonntag, Abend, Bahn, Bus) erschweren die Merkbarekeit des Fahrplans stark und führen dazu, dass die Fahrgäste immer wieder „stranden“, weil sie den falschen Zug erwischen.
- das relativ teure Betriebskonzept, das zur Folge hat, dass die Kostendeckung unter den Erwartungen liegt
- den Konflikt an den Wochenenden, wenn sich die künftig von Rapperswil über Rüti nach Zürich fahrende S15, und die von Wald über Rüti nach Rapperswil fahrende S26 in die Quere kommen.

Die im Hinblick auf das nationale Automatisierungsprojekt notwendigen Sanierungen der Stellwerkanlagen im Zeitraum 2010 verursachen grössere Investitionen. Diese sollten nun aber nicht, wie bisher vorgesehen, das heutige Betriebskonzept „zementieren“. Vielmehr sollte versucht werden, durch frühzeitige Erarbeitung neuer, bedürfnisgerechter Konzepte das notwendige Geld in zukunftstaugliche Infrastruktur zu investieren (das Richtige tun am richtigen Ort).

Die Ziele der „Studie-Plus“

Wir wollen Betrachtungen anstellen und Vorschläge machen, die obige Problemkreise entschärfen helfen und die Bedürfnisse aus dem „Leitbild Tösstallinie“ sowie die Ergebnisse aus der Studie 2001 berücksichtigen. Die Resultate sollen zu gegebener Zeit der lokalen Politik und den Entscheidungsgremien von SBB und ZVV präsentiert und zur vertieften Bearbeitung zur Verfügung gestellt werden.

Was streben wir mit unserer Initiative an?

- „1/2-Studentakt“ möglichst über die gesamte Woche
- „Gute Anschlüsse“ in Rüti und Winterthur
- Rationelle Fahrzeugumläufe (Betriebskosten einsparen)
- Gutes Konzept als Basis für die Planung der Infrastrukturausbauten im Tösstal im Zeitraum 2010
- Optimierung des Fahrplans in zwei Phasen, nämlich

1. auf der Basis der heutigen Infrastruktur
2. auf der Basis einer künftigen Infrastruktur

Erste Ergebnisse

Drei Vorschläge haben wir bisher erarbeitet; einer zur Fahrplanverbesserung auf der bestehenden Infrastruktur und zwei zur Fahrplanverbesserung und Betriebskostensenkung auf künftiger Infrastruktur.

„Aktuell-plus“

Der Vorschlag „Aktuell-plus“ kombiniert die Umläufe von S26 und S43 (Shuttle):

- Fahrplan über die gesamte Woche gleichbleibend
- Grundtakt plus Zusatzzüge bis 20 Uhr; Grundtakt alleine ab 20 Uhr

Grundtaktzug durchgehend von Winterthur bis Rapperswil und zurück; Zusatzzüge von Winterthur bis Rüti und zurück

Grundtakt mit Abfahrts- / Ankunftszeiten in Winterthur um xx.26 Uhr / xx.34 Uhr und Rapperswil um xx.17 Uhr / xx.43 Uhr, wie heute an Werktagen

Zusatzzüge mit Abfahrts- / Ankunftszeiten in Winterthur wie heute um xx.45 Uhr / xx.14 Uhr und in Rüti um ca. xx.12 Uhr / xx.48 Uhr.

- Gleiche Anzahl Kompositionen tagsüber wie heute (6), aber besseres Angebot
- Reisezeiten gleichbleibend wie heute
- Sehr gute Anschlussverhältnisse in Rüti von und nach Zürich
- Möglicher Realisierungszeitpunkt: grundsätzlich ab sofort; d.h. beim nächsten grösseren Fahrplanwechsel

Nutzen: *Attraktivitätssteigerung (einheitliche Fahrplanstruktur) mit moderat erhöhten Betriebskosten*

„Aktuell-plus2“

Dieser Vorschlag bietet einen konsequenten 1/2-Studentakt zwischen Winterthur und Rüti. Er basiert auf einer sanierten Infrastruktur (insbesondere Perronzugang via Unterführung auf Kreuzungsstationen), welche im Rahmen der geplanten Automatisierung ca. 2010 zur Verfügung stehen wird:

- Fahrplan über die gesamte Woche gleichbleibend

Variante 1: Grundtakt plus Zusatzzüge bis 20 Uhr; Grundtakt alleine ab 20 Uhr

Grundtakt mit Abfahrts- / Ankunftszeiten in Winterthur ca. xx.27 Uhr / xx.33 Uhr und in Rüti ca. xx.33 Uhr / xx.27 Uhr

Zusatzzüge mit Abfahrts- / Ankunftszeiten in Winterthur ca. xx.57 Uhr / xx.03 Uhr und in Rüti ca. xx.03 Uhr / xx.57 Uhr

Variante 2: wie Variante 1, aber Abfahrts- / Ankunftszeiten um 1/4-Stunde verschoben für bessere Anschlüsse in Winterthur nach Zürich

- 5 Kompositionen tagsüber gegenüber 6 heute (Einsparung an Betriebskosten)
- Reisezeiten gegenüber heute leicht gekürzt (ca. 4 Minuten)
- Gute Anschlussverhältnisse in Rüti von und nach Zürich
- Möglicher Realisierungszeitpunkt: Nach Sanierung der Infrastruktur; d.h. ca. ab 2010

Nutzen: *Attraktivitätssteigerung plus Betriebskostensenkung bei gezieltem Einsatz der Investitionen, anlässlich der sowieso notwendigen Sanierung 2010*

„Aktuell-plus3“

Auch dieser Vorschlag bietet einen konsequenten 1/2-Studentakt zwischen Winterthur und Rüti. Er basiert ebenfalls auf einer umfassend sanierten Infrastruktur (nebst Perronzugang via Unterführung insbesondere auch Sanierung der Streckenabschnitte und der Ein- und Ausfahrverhältnisse bei den Stationen, zur Ermöglichung höherer Geschwindigkeiten):

- Fahrplan über die gesamte Woche gleichbleibend
- Grundtakt plus Zusatzzüge bis 20 Uhr; Grundtakt alleine ab 20 Uhr
- Grundtakt mit Abfahrts- / Ankunftszeiten in Winterthur ca. xx.48 Uhr / xx.42 Uhr und in Rüti ca. xx.48 Uhr / xx.42 Uhr
- Zusatzzüge mit Abfahrts- / Ankunftszeiten in Winterthur ca. xx.18 Uhr / xx.12 Uhr und in Rüti ca. xx.18 Uhr / xx.12 Uhr
- 4 Kompositionen tagsüber gegenüber 6 heute (grosse Einsparung an Betriebskosten)
- Reisezeiten gegenüber heute gekürzt (ca. 10 Minuten)
- Gute Anschlussverhältnisse in Rüti von und nach Zürich
- Möglicher Realisierungszeitpunkt: Nach Sanierung der Infrastruktur; d.h. ca. ab 2010

Nutzen: *Attraktivitätssteigerung plus starke Betriebskostensenkung bei etwas erhöhten Investitionen, anlässlich der sowieso notwendigen Sanierung 2010*

Wir machen weiter!

Die IG Tösstallinie bleibt in Kontakt mit PZB, ZVV und SBB, um für unser Tal ein optimales Fahrplanangebot zu erzielen.

Inhalt

1/2-Studentakt von Rüti bis Winti, Montag bis Sonntag? 1

Editorial 1

Gute Zeiten für NachtschwärmerInnen 4

Man stelle sich einmal vor 5

Die Zukunft der Tösstallinie 6

Utopie oder Realität? 7

CARLOS ist erfolgreich gestartet, braucht aber noch mehr Mitfahrer. 8

Tösstaler Dampflokomotiven im Winterschlaf 9

Big Brother is helping you 10

Öffnungszeiten der lokalen Beratungs- und Verkaufsstellen 11

Privatisieren: Aus Erfahrungen nichts gelernt! 12



Gute Zeiten für NachtschwärmerInnen



Wald: Erfreuliche Aussichten auf eine verbesserte Feinerschliessung innerhalb des weiträumigen Gemeindegebietes.

Peter Schwarzenbach, Fachberater ö.V. Gemeinde Wald ZH Das Gemeindegebiet Wald wird zur Zeit wie folgt durch den öffentlichen Verkehr erschlossen:

| Öffentlicher Verkehr der Gemeinde Wald <i>heute</i> | | | |
|---|--|---|-----------------------|
| Verkehrsmittel | Strecke | Fahrplan | Hinweise |
| Zug, Bahnhöfe Wald und Gibswil | Rüti – Wald | 1/2-Stundentakt | Tagsüber Züge der SBB |
| | Wald – Gibswil | Stundentakt | |
| | Rüti – Wald – Gibswil, mit weiteren Haltestellen im Gemeindegebiet | Ab 20.00 Uhr Busbetrieb im Stundentakt. Wochentags bis 23.00, Sa/So bis 01.00 Uhr | Abends Busse der VZO |
| Postauto | Wald – Laupen – Diezikon | 1/2- bis 1-Stundentakt bis 20.00 Uhr | |
| | Wald – Faltigberg | Stundentakt bis 20.00 Uhr | |
| | Rundkurs Wald SBB – Dieterswil – Blattenbach – Wald SBB | 2- bis 1-Stundentakt bis 18.30 Uhr | |

Auf Grund der gegenwärtig eher unbefriedigenden Situation hinsichtlich der Erschliessung des weitverbreiteten Gemeindegebietes von Wald durch Bahn- und Busverbindungen, veranlasste Urs Linder, zuständiger Gemeinderat, anfangs 2001 einmal mehr Gespräche und Studien zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs (ö.V.) Vor allem die fehlenden Spät-



verbindungen gaben Anlass auch eine Studie zur Prüfung alternativer Betriebssysteme, wie den Einsatz eines Kleinbus-Systems (PubliCar der Postauto Schweiz, oder Buxi der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland, VZO) beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) anzulegen.

Zeitgleich kam vom ZVV, als Resultat vorgängiger eingehender Gespräche mit dessen Fahrplanverantwortlichem Werner Trachsel, VZO-Direktor, die erfreuliche Zusicherung, dass auf Fahrplanwechsel 2005 die Gemeinde Wald, entsprechend der Einwohnerzahl, zusätzliche Abendverbindungen erhält, nämlich:

| Öffentlicher Verkehr der Gemeinde Wald <i>neu</i> | | | |
|---|--|--|-----------------------|
| Verkehrsmittel | Strecke | Fahrplan | Hinweise |
| Zug, Bahnhöfe Wald und Gibswil | Rüti – Wald | 1/2-Stundentakt | Tagsüber Züge der SBB |
| | Wald – Gibswil | Stundentakt | |
| | Rüti – Wald | Ab 20.00 Uhr Busbetrieb im 1/2-Stundentakt. Wochentags bis 23.00, Sa/So bis 01.00 Uhr | Abends Busse der VZO |
| Wald – Gibswil, mit weiteren Haltestellen im Gemeindegebiet | Ab 20.00 Uhr Busbetrieb im Stundentakt. Wochentags bis 23.00, Sa/So bis 01.00 Uhr | | |
| Postauto | Wald – Laupen – Diezikon | 1/2- bis 1-Stundentakt bis 20.00 Uhr, ab 20.00 Uhr Stundentakt , evtl. bis Diezikon | |
| | Wald – Faltigberg | Stundentakt bis 20.00 Uhr | |
| | Rundkurs Wald SBB – Dieterswil – Blattenbach – Wald SBB | 2- bis 1-Stundentakt bis 18.30 Uhr | |
| | Rundkurs Wald SBB – Binzholz – Tännler – Blattenbach – Pflegezentrum – Wald SBB | Ab 20.00 Uhr Stundentakt | |

Zudem beauftragte der ZVV, gemäss Wunsch des Gemeinderates Wald und unter Einbezug dieser neuen Ausgangssituation, das Postauto-Regionalzentrum Uznach, dennoch ein Konzept für eine weitere Feinerschliessung mittels PubliCar, im Sinne einer weiteren Ergänzung des zukünftigen Busnetzes, auszuarbeiten.

Aufgrund des vorliegenden Resultates wird ersichtlich: die neu vorgesehenen Abendverbindungen durch Busse ab 2005 schliessen die wesentlichsten Lücken des gemeindeinternen ö.V. Auf die zwar sehr sinnvolle, aber zur Zeit von einer einzelnen Gemeinde

(Wald) kaum finanzierbare Feinverteilung mit PubliCar kann verzichtet werden, sofern die Postautolinie Wald – Faltigberg (Zürcher Höhenklinik) mit 3 bis 4 zusätzlichen Abendkursen ergänzt wird. Entsprechende Abklärungen hinsichtlich Finanzierbarkeit und Frequenzpotential sind im Gange.

Man stelle sich einmal vor

Kriminalität und Vandalismus in den Zügen: drei Gedankenexperimente zum Umgang mit dem Problem, statt zur Unterdrückung seiner Symptome.

Peter Schwarzenbach Man stelle sich einmal vor, dass in naher Zukunft wir Reisenden in den Zügen der Tösstallinie mit Video überwacht werden. Die SBB haben ja beschlossen ca. 10 Mio. Franken auszugeben, um in allen Wagen der S-Bahnen und Regionalzügen Videokameras zu installieren, um der sich greifenden Kriminalität und dem Vandalismus Einhalt zu gebieten. Der Persönlichkeitsschutz sei zwar gewährleistet, meinen die Verantwortlichen, aber bietet diese rein technische Lösung wirklichen Schutz, oder heizt diese die Aggressivität nicht noch mehr an. Eine Gegensprechanlage mit dem Lokführer für Notfälle ist gegenwärtig nicht vorgesehen, sondern Handybesitzer sind aufgefordert, via Tel. 0800 117 117 die Bahnpolizei anzurufen. Die Videoaufzeichnung wird dann zur nachträglichen (!) Klärung des Vorfalls beigezogen. Keine gemütliche Vorstellung! Die Begleitung der Züge durch Personal sei zu teuer, daher gebe es nur diese Lösung, lautet die Begründung der SBB. Die private Südost-Bahn (ehemals Bodensee-Toggenburg-Bahn BT) und die damalige Südost-Bahn beweist das Gegenteil. Diese Bahn hat den kondukteurlosen Betrieb auf ihren Regionalzügen gar nie eingeführt und hat bewiesen, dass sie die Kosten nach wie vor im Griff hat.

Man stelle sich aber einmal zum Beispiel die nachfolgende Vision vor:

Die Züge im Tösstal werden wieder durch Zugpersonal begleitet, welches Getränke und kleine Snacks, sowie Zeitungen verkauft, den Reisenden schwere Gepäckstücke, Velos und Kinderwagen einladen hilft, für Kleinreinigung der Wagen sorgt, hie und da Billettkontrollen vornimmt, Anschlussfahrtscheine verkauft und Auskünfte gibt. Leute die einen sichtbaren Kundendienst bieten und keine Anonymität für die Reisenden aufkommen lassen. Es wären zudem immer etwa die selben Zugbegleiter-Persönlichkeiten, welche wir antreffen und mit der Zeit kennen und zunehmend schätzen (oder wenigstens einschätzen) lernen. Umgekehrt kennen diese Zugbegleiter und hoffentlich Zugbegleiterinnen mit der Zeit uns und auch die Querschläger und Randständigen. In einer solchen Atmosphäre sind zudem beherzte Mitreisende zunehmend bereit dem Zugpersonal zu helfen, schwierige Reisebegleiterinnen und -genossen in die Schranken zu weisen.....Aber eben, an diese (Traum-) Lösung der sogenannten "Sozial-Kontrolle" glauben leider die gegenwärtigen SBB-Manager nicht. Warum könnte sich ein solcher Versuch nicht unter dem Titel soziale

(Mit-) Verantwortung gerade auf der Tösstallinie verwirklichen lassen? Es müssten ja nicht voll ausgebildete SBB-Zugbegleiter sein, sondern im Kundendienst gewandte Persönlichkeiten (arbeitslose Menschen gibt es zuhauf), die eine abgekürzte Einführung erhalten. Auch Teilzeitan-gestellte könnten sicher dafür gewonnen werden.

Man stelle sich einmal vor:

In all den ehemaligen Stationsgebäuden entlang der Tösstallinie wohnen Familien, welche als Nebenjob, zu bestimmten Öffnungszeiten, Reisegepäck entgegennehmen oder ausliefern, Velos vermieten oder die Rückgabe ermöglichen, Fahrscheine verkaufen, bzw. komplexe Reise-wünsche entgegennehmen, an zentralen Stellen bearbeiten lassen und anschliessend den Kunden verkaufen. Vielleicht könnte der ehemalige Wartsaal wieder geheizt dem Publikum geöffnet werden. In einem von der SBB klar abgesteckten Rahmen wären gar manche weitere initiativen Lösungen wie Kleinkiosk, Kaffeebar betreiben, Umgebungsreinigung usw. anzutreffen.

Vereinzelt sind solche Lösungen bereits ansatzweise in Form des Stationshaltermodells oder der Avec-Läden vorhanden, sollten aber gezielt gefördert werden.

Viele Fluggesellschaften vertreiben ihre Flug-scheine zu 70 – 80% über Agenturen und kleine Reisebüros. Warum dieses Prinzip nicht auch bei den Bahnen. Zur Zeit wollen die SBB alle Dienstleistungen, insbesondere den Fahrausweisverkauf, zentral vermarkten. Siehe z.B. das Call-Center Brig.

Man stelle sich einmal vor,

im ehemaligen Gepäckabteil oder auf einer Wagenplattform steht in den Tösstal-Morgen-zügen (für den Berufsverkehr) eine mobile Kaffee / Tee - Gipfelbar den Reisenden zur Verfügung, betrieben von tüchtigen Hausfrauen oder -männern.

Vor ca. 20 Jahren wollte eine initiative Gruppe aus Bauma diese Idee verwirklichen, scheiterte dann aber am Veto der SBB. Einzig bei der SOB existierte lange Zeit der "Gipfeli-Express" Einsiedeln Zürich.

Verehrte LeserInnen, bitte senden Sie uns ihre Ideen unter dem Anfangssatz: "Man stelle sich einmal vor". Bestimmt haben auch Sie Vorstellungen, wie es wäre, wenn auf unserer Tösstallinie



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 Enlger
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

Die Zukunft der Tösstallinie

Erstaunlich viele Tösstalerinnen und Tösstaler fanden sich am 23. Juni, trotz drückender Hitze, im Saal des Restaurants Tanne in Bauma ein. Ich hatte den Eindruck, dass ihnen die Bahnlinie S26 am Herzen liegt. Die IG Tösstallinie wollte mit diesem Anlass ihre Studie "Zur Zukunft der Tösstallinie; Angebotskonzept für den Zeithorizont 2006" den Betroffenen direkt vorstellen, nachdem sie vor einem Jahr Gemeinden und Mitglieder informiert hatte. Zugleich wollte sie Visionen und mögliche Auswirkungen auf den künftigen Fahrplan mit Fachleuten diskutieren lassen.

Hannes Gehring Auf dem Podium sassen Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), Werner Schurter, SBB Regionalleiter Zürich/Ostschweiz, Alfred Gerber, Geschäftsführer Pro Zürcher Berggebiet (PZB), Paul Romann, Arbeitsgemeinschaft Müller & Romann und ITEC Ingenieur AG, Alfred Baumgartner, Bahnbenutzer und ehemaliges langjähriges Mitglied der IG Tösstallinie, sowie als Moderator Ueli Burkhard, Tamedia.



Wila, von der Tössegg aus gesehen

Die Veranstaltung war in drei Teile gegliedert. Im ersten erklärte *Gerber* wie es zur Studie kam: die Bahnlinie S26 sei das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Tösstal, und deshalb habe im Jahr 2000 eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Gemeinden und der IG Tösstallinie, unter Leitung der PZB, ein "Leitbild

Tösstallinie" erarbeitet. Kernpunkte dieses Leitbildes seien die Forderung nach einem einheitlichen Fahrplan mit Stundentakt über die ganze Woche und Betriebszeit, sowie auch Verbesserungen an Strecke und Rollmaterial zur Erzielung einer Reisezeit Rüti – Winterthur von maximal 55 Minuten gewesen. Zur Konkretisierung dieses Leitbildes wurde dann die Studie "Zur Zukunft der Tösstallinie" erarbeitet.

Im zweiten Teil stellte *Romann* die Studie vor. Er zeigte in Schaubildern, wie in Winterthur 2600 Fahrgäste pro Tag die S26 benützten, 1000 davon dort umstiegen, während es in Rüti 2100 seien und ebenfalls 1000 die umstiegen. Deshalb müssten die Anschlüsse in Winterthur und Rüti gut sein. In Winterthur vor allem an die S12, und an die wahrscheinlich um 2012 eingeführte S11, welche mit der S12 einen 1/4-Stundentakt ergäbe. In Rüti an die S5 und die wahrscheinlich 2008 eingeführte S15, welche sich zusammen mit der S5 auch in einen 1/4-Stundentakt fügte. Mit diesen Vorgaben seien Varianten zum heutigen Fahrplan erstellt worden, welche die Ziele des Leitbildes erfüllten. Sie enthielten teils den durchgehenden 1/2-Stundentakt von Winterthur bis Rapperswil. Allerdings bei entweder höheren Betriebskosten als heute, oder bei niedrigeren. Dies jedoch nur

nach Führen der S26 bis Rapperswil anstelle der S15, und allenfalls nach Investitionen für Strecken- und Bahnhofausbau um gegen 50 Millionen Franken.

Im dritten Teil wurden auf dem Podium die Fahrplansituation der Tösstallinie heute und die Realisierbarkeit von Visionen diskutiert. Am meisten stören die Benutzer die drei verschiedenen, schlecht merkbaren Fahrpläne: für Werktage, Wochenende und Bus Bauma – Rüti am Abend. Und die teils schlechten Anschlüsse in Winterthur und Rüti. *Kagerbauer* sagte, er wolle zumindest den Wochenendfahrplan dem Werktagsfahrplan anpassen, doch dies koste den ZVV bereits eine Million Franken. *Paul Stopper* aus dem Publikum merkte an, dass für die Avanti-Initiative Milliarden verfügbar seien, und deshalb 50 Millionen für die Tösstallinie auch drinliegen sollten. Er fand, wir dürften auch mit der Fantasie spielen, und sollten nicht jede Idee beim Gedanken an die Realisierbarkeit schon abblocken. So denkt er, ideal für die Tösstallinie wäre ein 1/2 bis gar 1/4-Stundentakt, wie zum Beispiel bei der Birsigbahn. *Romann* erwiderte, dass ein 1/4-Stundentakt auf einer 1-Spurstrecke mit einer Stunde Fahrzeit nicht möglich sei. Dazu müsste die Strecke 2-spurig sein. Er ermunterte die TösstalerInnen jedoch zu fordern, dass die auf 2008 geplante S15 mit 1/4-Stundentakt zwischen Zürich und Rapperswil nicht nur bis 20.00 Uhr, sondern bis Betriebsschluss fahren solle, damit der Anschluss in Rüti auch am Abend gewährt sei. *Baumgartner* wies darauf hin, dass in den Agglomerationen der ö.V. nicht abgebaut werden dürfe, im Hinblick auf die stetig steigende Anzahl Pendler. *Kagerbauer* versicherte aber, dass die Zukunft der Tösstallinie klar gesichert sei.

Burkhard fragte die Experten am Ende seiner sehr gut moderierten Diskussion um ihre Meinung zur Zukunft der Tösstallinie: *Baumgartner* rief insbesondere die Politiker der Tösstalgemeinden auf, sich gemäss dem 2000 mit der PZB erarbeiteten "Leitbild Tösstallinie" für eine benutzerfreundliche Bahn zugunsten ihrer Bevölkerung einzusetzen. *Gerber* versprach, dass sicher die PZB sich immer engagieren werde, wichtig sei aber auch, dass die TösstalerInnen ihre Bahn benützten. *Romann* fügte an, dass er keine Angst um die Tösstallinie hätte, weil die IG eine gute Gotte sei.

Herzlichen Dank an die PZB!

Sie bezahlte 25 % der Kosten für die Durchführung unserer Podiumsveranstaltung.

Utopie oder Realität?

In Randgebieten ist das Angebot des ÖV oft noch sehr dürrtig. In diesen Gegenden kommt es dadurch oft zu befremdenden Situationen. Man fährt mit dem Auto hinter dem Postauto her, um z.B. den gleichen Zug zu erreichen wie die Fahrgäste des Postautos!!

Warum? Weil für die Hin- oder für die Rückreise eine Verbindung besteht, aber dazwischen oder später in der Gegenrichtung nicht. Also ist man gezwungen, mit dem eigenen Auto zu reisen. Durch die Mitnahme anderer Personen im Privatwagen könnten vielerorts solche Missstände beseitigt und dadurch die Autofahrten reduziert und gleichzeitig vermehrt Fahrgäste auf den ö.V. gebracht werden.

Das Mitnahmesystem CARLOS entstand im Ideenlabor der Burgdorfer Paul Dominik Hasler, Elektroingenieur und Martin Wälti, Verkehrsingenieur. Innerhalb einer Studie zur Reorganisation des öffentlichen Verkehrs in der Region wurde 1997 diese Idee aufgegriffen und das Pilotprojekt konnte dann am 12. April 2002 gestartet werden. Mit einem Haltestellennetz, Anzeigetafeln für das Fahrziel und einem Sicherheitssystem ermöglicht CARLOS eine sinnvolle Ergänzung zu Bus und Bahn. Durch die unkomplizierte und komfortable Art der Mitnahme bietet CARLOS eine Mobilität auch ohne eigenen Wagen, quasi Car-los.

Und so geht's: An überdachten Haltepunkten (können ja auch erweiterte Bus- oder Postauto-Haltestellen sein) können Reisewillige über einen Touchscreen, wie bei den SBB-Billettautomaten, ihr Fahrziel wählen. Bis zu drei Zielorte können auf dem Display angezeigt werden, das heisst es können gleichzeitig mehrere Fahrwillige die Haltestelle benutzen. Sind zwei Franken bar oder mit der Cash-Karte bezahlt, zeigt der Display über der Haltepunktsäule das Ziel an und der Passagier erhält ein Billett. Hält nun ein Auto, bekommt der Chauffeur das Ticket-zugleich ein Versicherungsausweis für die Fahrt und ein Gutschein. Damit kann der Fahrer zum Beispiel Benzin tanken.

Bei Problemen können CARLOS-Benutzer über eine Gegensprechanlage die Leitstelle eines regionalen Verkehrsbetriebes anrufen oder bei langen Wartezeiten ein Taxi bestellen. So angeforderte Taxis gewähren für eine Fahrt ab dem CARLOS-Haltestpunkt einen Rabatt.



Bild Paul Dominik Hasler

Wie sicher ist CARLOS?

Eine Video-Überwachung bietet ein höchstmögliches Mass an Prävention für Fahrgast und Autofahrer.

Als Fahrer haben sie den Schutz der Fahrzeughaftpflicht-Versicherung und den Schutz der CARLOS-Insassenversicherung, die im Gutschein integriert ist. Damit werden ihnen bei einem Unfall keine zusätzlichen Kosten entstehen.

Frauen können anzeigen, dass sie nur von Frauen mitgenommen werden möchten.

Grundsätzlich dürfen auch Kinder und Jugendliche CARLOS benutzen. Es liegt - wie bei allen Entscheidungen über Tätigkeiten ohne Aufsicht - im Ermessen der Eltern, ob sie ihre Kinder alleine fahren lassen oder sie z.B. an die Haltestelle begleiten.

Wofür die zwei Franken

Für diesen Betrag unterhält CARLOS die Infrastruktur der Säulen an den Haltestellen. Das Geld wird gebraucht für Licht, Telefon, Reinigung und Reparatur der Säulen.

Mit CARLOS sicher ans Ziel!

Viel Erfolg bzw. viele Fahrwillige wünschen wir den Initianten dieses ausgeklügelten Mitfahrtsystems. Gibt es für uns in den Seitentälern und Hügeln des Tössstals vielleicht auch einmal „Autostopp mit Billett?“

Weitere Infos
auf Seite 8
und unter
www.carlos.ch

Das neue soziale Verkehrsmittel. Kurzweilig und sparsam. Wartezeit nur 7 Minuten.

CARLOS ist erfolgreich gestartet, braucht aber noch mehr Mitfahrer.

Seit dem 12. April 2002 läuft der Pilotbetrieb des Mitfahrssystem CARLOS in der Region Burgdorf. Technische Verlässlichkeit, Akzeptanz bei der Bevölkerung und Mitnahmebereitschaft sind sehr gut. Die Benutzung selber ist noch eher gering und soll bis Ende 2004 ausgebaut werden.

Positive Erfahrungen

Paul Dominik Hasler

Der erste wichtige Schritt ist gelungen: CARLOS funktioniert als Mitnahmesystem was Akzeptanz und Wartezeiten anbelangt. Feedbacks von Nutzern und Mitnehmern zeigen, dass CARLOS als neues Mobilitätsmittel akzeptiert wird. Man schätzt die gebotene Sicherheit und ist bereit, andere Menschen mitzunehmen. Die gemachten Erfahrungen werden fast durchwegs als positiv beurteilt.

der CARLOS-Benutzerinnen und Benutzer werden in weniger als 10 Minuten mitgenommen. Das übertrifft die Erwartungen. Weniger Freude machen einzelne Verbindungen, die zu wenig befahren sind und darum lange Wartezeiten mit sich bringen. Hier ist noch Handlungsbedarf vorhanden.

Mehr Benutzer gewinnen

Die Benutzung von CARLOS hält sich zur Zeit noch im Rahmen, obwohl monatlich ungefähr 200-300 Fahrten unternommen werden. Der Schwerpunkt der Anstrengungen lag bisher eher auf der Technik und der Sicherung der Mitnahmebereitschaft, um potenzielle Kunden nicht enttäuschen zu müssen. Nachdem erstere Punkte nun gut funktionieren, läuft ein breites

Set an Marketingmassnahmen an, welche zur Nutzung von CARLOS einladen. Kein Produkt verkauft sich einfach so, das gilt wohl auch für CARLOS.

Weitere Verbreitung

Zur Zeit ist es noch zu früh, um über eine weitere Verbreitung des Systems zu sprechen. Klar ist aber, dass nach wie vor nach einem Mobilitätsmittel gesucht wird, das gerade auf dem Land die Möglichkeiten des traditionellen Öffentlichen Verkehrs erweitert. Bisherige Lösungsansätze (Rufbusse, Sammeltaxis etc.) scheitern meist an den Kosten und den Betriebszeiten. CARLOS könnte hier neue Perspektiven zeigen. Bei lediglich 5 Abfahrten pro Tag und Haltepunkt erreicht das System eine Kostendeckung über 50%. Grund genug, das System genau zu prüfen.

Bald ist Adventszeit und Weihnachten

Wir wünschen unseren Mitgliedern und LeserInnen eine nicht allzu hektische Adventszeit und fröhliche Weihnachten. Ganz herzlichen Dank für Ihr Interesse und Engagement für ein lebendiges Tösstal!

Ihre IG Tösstallinie.

40 Jahresbeiträge fehlen noch!

Liebe Mitglieder der IG Tösstallinie, falls Ihr vergessen habt, den Jahresbeitrag 2003 einzuzahlen, bitte tut dies jetzt noch:
IG Tösstallinie
Eggelerstr. 4
8492 Wila
PC-84-51386-8
Wir bieten Euch keine Geschenkgutscheine und keine Verlosung eines Autos oder einer Weltreise. Dafür aber die Gewissheit, an einem Stück Heimat mit zu bauen, und ein Teil davon zu werden.

Kurze Wartezeiten

Eine zweite Überraschung waren die insgesamt kurzen Wartezeiten. Per Ende des ersten Betriebsjahres wurde von den Forschern der Universitäten Zürich und Bern eine erste Auswertung der Benutzer-Daten gemacht: Über 80%



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



Tösstaler Dampflokomotiven im Winterschlaf

Hannes Gehring **Wo befinden sich die Lokomotiven des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland (DVZO) im Winter? Nirgends im Tösstal sind so grosse Gebäude vorhanden. Vielleicht gehören Sie zu denjenigen, die es wissen: die Genossenschaft Lok-Remise Uster hat ihnen Unterschlupf gewährt in ihrer ältesten Rundremise der Schweiz, schräg vis à vis des Bahnhofs Uster.**

Dort werden auch alle grösseren Wartungs- und Reparaturarbeiten ausgeführt. Die zu reparierenden Lokomotiven oder Wagen fahren auf eine Drehscheibe mit 8 m Durchmesser und werden dort so weit gedreht, dass sie auf eines der 5 strahlenförmig in die Rundremise führenden Gleise einfahren können.



Die Rundremise in Uster heute
Bild Genossenschaft Lok-Remise Uster

Die abenteuerliche Geschichte der Rundremise Uster

Sie wurde 1856 für die damalige Glatthalbahn erbaut, welche von Wallisellen nach Uster führte. Uster war die Endstation. Nach der Fusion mit den Vereinigten Schweizerbahnen wurde die Linie 1857 über Wetzikon nach Rapperswil verlängert und die Werkstätten nach Chur verlegt. Die Lokremise wurde deshalb schon nach einem Jahr überflüssig. 1861 wurde sie verkauft, und als Werkstatt, Giesserei und Teil der Velofabrik Rüegg verwendet.

Die Renovation und Wiederinbetriebnahme

Seit 1985 steht die ganze Gebäudegruppe, zu der die Rundremise und eine neben ihr, direkt vis à vis des Bahnhofs Uster liegende Rechteckremise gehören, unter kantonalem Denkmalschutz. 1989 erwarb sie der Kanton und überliess sie der Genossenschaft Lok-Remise Uster unentgeltlich im Baurecht, mit der Auflage, sie wieder für ihren ursprünglichen Zweck zu nutzen, einen Teil des Geldes für die Renovation aufzubringen und für den Betrieb zu sorgen.

Erste Etappe: die Rundremise wurde bereits renoviert!

Die Renovation ist abgeschlossen. Sie umfasste die Restaurierung der Rundremise mit ihren beiden Seitenflügeln, der Drehscheibe mit den 5 Gleisen in die Remise, dem Gleisanschluss ans SBB-Netz und Gleisen zur Rechteckremise.

Der DVZO als Mieter nutzt sie nun als Hauptwerkstätte. Doch braucht er dringend mehr Platz, da die Rundremise vor allem im Winter mit Dampflokomotiven vollgestellt ist, so dass für Reparaturarbeiten kaum Raum bleibt.

Nächste Etappe: die Rechteckremise muss noch renoviert werden!

Der DVZO braucht dringend mehr Platz für Unterhalt und Reparatur seiner Loks, und würde die renovierte Remise gerne nutzen. Auch weitere mögliche Nutzer haben bereits Interesse für die Miete der Rechteckremise gezeigt. Geplant ist die Errichtung eines Museums der Bahnen des Zürcher Oberlandes, und im Obergeschoss könnte ein Verein der sich mit dem Hobby Bahn oder Modellbahn befasst, seine neue Heimat finden.

In Zusammenarbeit mit Kanton Zürich und Denkmalpflege sollte also jetzt die 2. Bauetappe begonnen werden. Die Pläne sind fixfertig vorhanden, nur mit dem Geld happert es noch. Ca. 2 Millionen Franken kostet die Renovation, davon muss die Genossenschaft Lok-Remise Uster einen Teil beisteuern. Ein grosser Teil ist schon zusammengekommen, doch **weitere Spenden sind natürlich willkommen.**

Als GenossenschafterIn, als SponsorIn oder SpenderIn nehmen Sie bitte Kontakt auf mit Markus Jansen, Genossenschaft Lok-Remise Uster, Postfach, 8610 Uster
www.lok-remise.ch

Rundremise und Rechteckremise mit Bahnhof Uster 1931, Bild Swissair





Nicht vergessen: im Handy abspeichern!!

Big Brother is helping you

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

Peter Schwarzenbach Ich wiederhole meinen Aufruf aus der letzten Ausgabe: falls Sie Beanstandungen im Zusammenhang mit den Dienstleistungen im gesamten ZVV-Bereich haben, scheuen Sie sich nicht obige Nummer anzurufen. Ihre Anliegen oder Feststellungen 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

Benötigen Sie Hilfe und Unterstützung der Polizei an Bahnhöfen und in den öffentlichen Verkehrsmitteln, dann wählen Sie am besten diese Nummer und Sie 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.



Graffiti beim Bahnhof
Rämismühle- Zell

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 17:
5. April 2004

Endlich ein Kurs, der alle weiterbringt.

Die neuen Fahrpläne der Region Zürich
können Sie beziehen unter:

www.postauto.ch/zh

PostAuto
DIE POST 

Öffnungszeiten der lokalen Beratungs- und Verkaufsstellen

Seit der letzten Ausgabe der ZUGnummer mussten weitere vier Postbüros den Billettverkauf aufgeben. Wenn Sie als Bahnkundin oder -Kunde dagegen etwas tun wollen, dann müssen Sie Billette und Abonnemente in Ihrer Poststelle oder auf Ihrem Bahnhof kaufen.

Hannes Gehring Die Angestellten der kleinen Poststellen bedauern sehr, dass sie den Billettverkauf einstellen müssen. Wenn die Verkaufszahlen zu klein sind, dann stoppt die SBB den Verkauf. Auch Billette die am Automaten beim Bahnhof bezogen werden, gelten für den Bahnhof nicht als Verkauf. Die Strategie der SBB ist, dass die Kunden der kleinen Bahnhöfe ihre Billette am Automaten beziehen, und ihre Abonnemente per Rail Service bestellen sollen.

Im ersten Moment leuchtet dies wirtschaftlich gesehen ein. Doch man kann sich fragen, ob diese Rechnung auf die Länge aufgeht. Statistiken zeigen, dass die Zahl der Autopendler schneller steigt, als die Zahl der Zugpendler. Treue Kundinnen und Kunden gewinnt man nicht mit Hochglanzprospekten und raffinierten Mailings, sondern durch persönlichen Kontakt und individuelle, zuverlässige Dienstleistungen. Sind periodische, flächendeckende, effiziente Werbekampagnen und ein grosses Netz von teuren, wartungsintensiven Billettautomaten wirklich billiger, als die Löhne der kleinen Angestellten in den SBB- und Postbureaus?

Das Bahnhof-WC ist für alle Bahnreisenden wichtig, es wurde aber von den SBB den Gemeinden zugeschoben, weil das Geld für die Pflege fehle. Obwohl das WC logischerweise zum Bahnhof gehört. Auch so ein Fall, wo vielleicht Werbefranken besser investiert wären als in Hochglanzprospekten in Bahnhofshallen.

Herr Latzer vom Bahnhof Fischenthal meldet: die WC - Anlage ist während der ganzen Oeffnungszeit für jedermann zugänglich, also von 7.30 - 18.00 Uhr. Der Schlüssel muss nicht am Schalter verlangt werden. Bei mehrmaliger starker Verschmutzung wird die Anlage jeweils für ca. 14 Tage geschlossen, was aber sehr selten vorkommt.

WC - Anlage Gibswil: Sie ist geschlossen!

| 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 Geschlossen | Post | – | – | – |
| 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 Kein Billettverkauf seit 1.7.03 | Post | – | – | – |
| 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 Kein Billettverkauf mehr | Post | – | – | – |
| Bauma | SBB | 05.10 - 22.00 | 05.30 - 22.00 | 06.30 - 22.00 |
| Steg Geschlossen | Post | – | – | – |
| Fischenthal | SBB | 7.30 - 11.15 13.30 - 18.00 | 07.20 - 11.30 12.20 - 15.30 16.20 - 17.30 18.20 - 19.25 | 07.20 - 9.30 10.20 - 12.30 13.20 - 15.30 16.20 - 17.30 18.20 - 19.25 |
| Gibswil Kein Billettverkauf mehr | Post | – | – | – |
| Wald | SBB | 05.10 - 20.20 | 05.40 - 19.40 | 05.40 - 19.40 |
| Tann Geschlossen ab Nov. 2003 | Post | – | – | – |
| Rüti | SBB | 06.45 - 19.15 | 07.15 - 16.45 | 08.15 - 16.45 |
| Jona | Post | 08.00 - 18.00 | 08.00 - 12.00 | – |

Privatisieren: Aus Erfahrungen nichts gelernt!

Land auf - Land ab wird privatisiert und Kosten werden gesenkt. Nichts ist gut - alles wird besser! Streckennetze werden ausgeschrieben und Zulagen gestrichen. Der neuste Hit beim PostAuto-Dienst ist das Verlängern der Arbeitszeit.

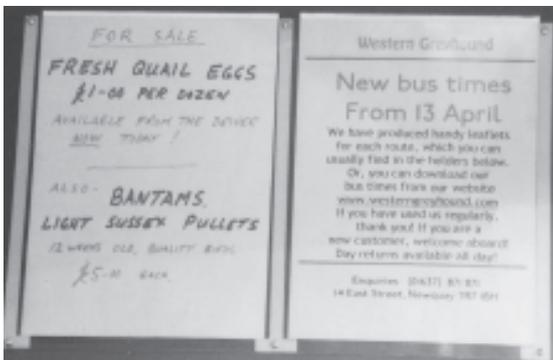
Markus Altherr, Wagenführer PostAuto
Zwar haben wir Arbeitslose, aber beim Kostensenken ist das Anwenden des Schlagwortes "vernetzt denken" plötzlich nicht mehr opportun. Damit ich richtig verstanden werde: Dies ist kein spezifisches Problem von PostAuto. Alle im Öffentlichen Verkehr spielen heute nach den Regeln des Kannibalismus.

Ich möchte am Beispiel von England, dem Land der grossen Privatisierungs-Euphorie, zeigen, was dies bedeuten kann. Als Kunde des ÖV durfte ich dieses Land 16 Tage lang erleben und zwar in London sowie im Cornwall. Die Landschaft ist wunderschön, geregnet hatte es nie und verhungert sind wir auch nicht (ganz im Gegenteil ...).

Die Regionalbusse werden von privaten Unternehmen betrieben, Das sind viele, sehr viele. Sie heissen Western Greyhound, First Western National, Metro, Royal Mail und so weiter. Alle haben einen eigenen *Fahrplan*. Dieser ist natürlich nicht auf andere Buslinien abgestimmt. Wenn man herausgefunden hat, wann der Bus fährt, dann ist die grosse Quizfrage, wo sich die *Haltestelle* befindet. Haltestellen-Tafeln gibt es nur sehr selten und wenn, dann stellt sich die Frage, ob auch der Bus vom gesuchten Busunternehmen dort hält. Zum Glück sind Ortsansässige sehr hilfreich und erklären den Busbenutzer/innen, bei welchem Stein oder Pfosten sie zu warten haben. Allerdings wird man unsicher, ob dies auch stimmt, wenn der erwartete Bus nach vierzig Minuten immer noch nicht da ist.

Der *Fahrstil* ist recht einheitlich: Es gibt die beiden Stellungen Vollgas und Vollbremsung. Dafür sind die Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten ausgerüstet. Nur werden diese kaum benutzt, da sie meistens nicht zwischen den Sitzen hervorgezogen werden können. Noch etwas zur *Sauberkeit* der Fahrzeuge. Ich denke, unsere Busse sind nach einer Woche ohne Reinigung in einem besseren Zustand und Carrosserie-Unternehmen hätten – auch ohne Eisregen – für die nächsten Jahre genug zu tun. Der Kundendienst ist sehr gut, ist doch der Verkauf von rohen Eiern und schlachtfrischen Hähnchen durch den Wagenführer gewährleistet (siehe Bild). Er kann diesen Nebenerwerb wohl gut gebrauchen.

Ich denke, die Verantwortlichen an den Schalter des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz sollten sich genau überlegen, in welche Richtung sich unsere Dienstleistungen bewegen sollen. Gefordert ist auch die Politik. Sollte der eingeschlagene Weg mit aller Konsequenz weiter gefahren werden, so muss unsere Kundenschaft unbedingt darauf vorbereitet werden, damit sie dann alles auch so gelassen, freundlich und mit viel Geduld über sich ergehen lässt wie die Engländerinnen und Engländer. Und wir Wagenführer sollten uns mit der Kleintierzucht auseinandersetzen, um beim Einkommen ein zweites Standbein aufzubauen. In dieser Hinsicht freue ich mich doch schon ein wenig auf die neuen Zeiten im Öffentlichen Verkehr!



Nun aber zu den Reisemöglichkeiten: Zugtickets sind bis doppelt so teuer wie Busbillette. Deshalb werden viele Personen in Bussen in 10 Stunden von London nach Penzance gekarrt, der südlichwestlichsten Stadt Englands. Es wird mit 80 Meilen/128 km

pro Stunde über die Autobahn gebolzt. Dies ist mehr oder weniger bequem für die Fahrgäste, da es unter anderem keine Aircondition gibt. Die Busse sind gezeichnet durch die grossen Strapazen, denn nach den Autobahnstrecken werden die Strassen, welche zu den verschlafenen Hafentädchen führen, sehr eng. Zwischen mit Brombeeren bewachsenen Strassenmauern ist das Kreuzen ohne Kratzer abzubekommen praktisch unmöglich.

Die Langstrecken-Busse werden auch heute noch von der staatlichen Busgesellschaft betrieben. Mit dem *Arbeitszeitgesetz* wird aber etwas lockerer umgegangen als bei uns. Wir haben es erlebt, dass der Busfahrer 45 Minuten nach der Abgangsdestination auf den Pannestreifen fährt, um die Tachoscheibe einzulegen. Danach fährt er ohne Halt fünfeneinhalb Stunden weiter und hält zu einer Pause von zehn Minuten an. Alle Fahrgäste sitzen bereits wieder im Bus, als sie nach einer halben Stunde informiert werden, dass die Ablösung nicht auf dem Rastplatz eingetroffen sei und der Wagenführer nun halt eine Stunde Pause machen müsse. Zwar besteht die Gefahr, dass Flugzeuge in Heathrow verpasst werden, aber kein Mensch regt sich auf. Danach geht es fünf Stunden weiter bis zur Endstation London.