

zug 20 nummer

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 12. Jahrgang, Nummer 20 • Juni 2006

Wehren sich die WalderInnen vergebens für ihre S43?

Bus gegen Bahn: Don Quijote im Tösstal?

Muss die S43 verschwinden, damit VZO/Veolia weiter expandieren können? Der Traum der IG Tösstallinie ist simpel. Weder eine Kontaktaufnahme zu UFOs aus anderen Galaxien, noch die Ergründung des Lebens nach dem Tod: ganz einfach der durchgehende 1/2-Stundentakt von Winterthur bis Rüti, die ganze Woche über, von 6 bis 24 Uhr.



Hannes Gehring Seit Gründung der IG am 12. April 1994 kämpfen wir für dieses Ziel, und noch nie schien es so nahe wie heute! Fachleute der IG hatten nach genauen Recherchen herausgefunden, dass durch geschickte kleine Änderungen des Fahrplans und Weiterfahrt der S26 über Wald bis Rüti – an Stelle des Shuttles S43 – bereits heute dieser 1/2-Stundentakt realisierbar wäre, sogar für niedrigere Kosten als bisher. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wäre die Einführung möglich.

Wäre! Wenn nicht in der Zwischenzeit der Kanton Zürich die Steuern zur Entlastung der obersten Einkommensklassen um 5% gesenkt hätte, und nun die fehlenden 2 Milliarden Steuer-Franken zwischen 2004 und 2007 mittels Sparpaket wieder beschaffen müsste.

Hütet euch am Grundtal!

Editorial

Hannes Gehring An Auf- fahrt bin ich mit der S26 von Zell nach Wald ge- fahren. Der Zug war gut besetzt: Ausflügler, Velofahrer, Skater, Pen- sionierte, Jugendgrup- pen. An jeder Station stiegen Leute zu und aus. Auffallende viele in Bauma, Steg und Wald. Plaudern und Lachen, stürmische Begrüs- sungen, glückliche Blik- ke: unser rollender Dorf- platz.

Und nun soll dieser gut funktionierende Organis- mus zerstückelt werden. Die Sparvorhaben der Zürcher Regierung tref- fen sich mit den Expansi- onsgelüsten der VZO/ Veolia. Mit der faden- scheinigen Begründung des ZVV, der Shuttle S43 rentiere nicht, soll die Hälfte der Züge Rüti – Wald durch VZO-Busse ersetzt werden. In Leser- briefen wurde die IG auf die Gefährlichkeit des Grundtales für einen Bus- betrieb hingewiesen – besonders im Winter bei vereisten Strassen –. Ich wollte mich selbst verge- wissern und bin zu Fuss von Wald nach Rüti ge- gangen:

Fortsetzung -->

Fortsetzung -->

Fortsetzung Editorial

eine schmale Strasse, von Baustellen gesäumt, eine enge Kurve reiht sich an die andere, von Unfällen gezeichnet. Verbogene Geländer entlang der Jona, ein Gedenk-Kreuz am Strassenrand für einen tödlich verunfallten Jungen. Gemäss Statistik verkehren zwischen Rüti und Wald täglich 2500 Personen. 1800 müssten künftig mit dem Bus vorlieb nehmen.



Hütet euch am
Grundtal!



Bus gegen Bahn ...

Und gemäss Aussagen am Podium "von der Schiene auf die Strasse?" vom 25. Januar 2006 in Wald, will der ZVV nun genau im Tösstal einen Teil seines Sparauftrags erfüllen: durch Abschaffen des Shuttles S43 und Ersatz durch Busse will er eine Million sparen. Ein absolut lächerlicher Beitrag an die 2000 fehlenden Millionen! Mehrere Busse mit mehreren Chauffeuren sollen also billiger sein als ein Zug mit einem Lokführer?

Da kann etwas nicht stimmen! Ein Leser der letzten ZUGnummer wies darauf hin, dass ja die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) seit einigen Jahren mit der Connex verbunden seien, welche ja vielleicht via VZO einen Markteintritt in die Schweiz plane. Das ist allerdings bereits Tatsache: Connex hat mit Hilfe der VZO vor 2 Jahren Dupraz Bus Genf mit 10 Buslinien gekauft. Seit April 2006 heisst die Connex übrigens Veolia Verkehr GmbH – mit "Fokus auf Dienstleistungen zum Wohle der Umwelt" – wie es auf ihrer Homepage heisst. Veolia ist ein Globalplayer in den Bereichen Wasser, Entsorgung, Energie und Transport, der sich die weltweite Tendenz zur Privatisierung der Staatsaufgaben zu nutze gemacht hat. In den USA ist er das grösste private Transportunternehmen. Soll

nun ausgerechnet diese Veolia mithelfen zum Wohle der Umwelt weitere Busse in unser verkehrsgeplagtes Tösstal zu bringen?

Der ZVV will also den Shuttle Rüti – Wald abschaffen und dafür die Busse der VZO bezahlen. Den kostengünstigen Vorschlag der IG mit dem durchgehenden 1/2-Stundentakt zwischen Rüti und Winterthur will er nicht. Im Endeffekt spart er so gar nichts. Wenn er aber nichts spart, was soll denn die ganze Übung?

Jemand muss doch von diesem Deal profitieren: Die PendlerInnen im Tösstal sicher nicht. Aber auch die SteuerzahlerInnen des Kantons Zürich nicht, die mit der IG-Lösung buchstäblich billiger gefahren wären. Hat sich das weltweit grösste Bahn- und Busunternehmen Connex/Veolia beim ZVV, welcher SVP-Regierungsrätin Rita Fuhrer unterstellt ist, für die Umstellung der S43 auf Busse stark gemacht? Fuhrers Credo "Die beste Wirtschaftspolitik des Staates besteht darin, die Wirtschaft in ihrer Entfaltung nicht zu konkurrenzieren und nicht zu behindern" stimmt nachdenklich. Ist es auch für die TösstalerInnen die beste Wirtschaftspolitik, einen allseits geschätzten Zug durch unbequeme, umweltverschmutzende Busse zu ersetzen?



Der sichere und bequeme Shuttle S43 hoch über dem Grundtal:
bald nur noch Nostalgie?

Brief der IG an den Verkehrsrat

**Auszug aus dem Brief der Interessengemeinschaft Tösstallinie (IG)
vom 30. Mai 2006 an den Verkehrsrat des Kantons Zürich**

Sehr geehrte Damen und Herren

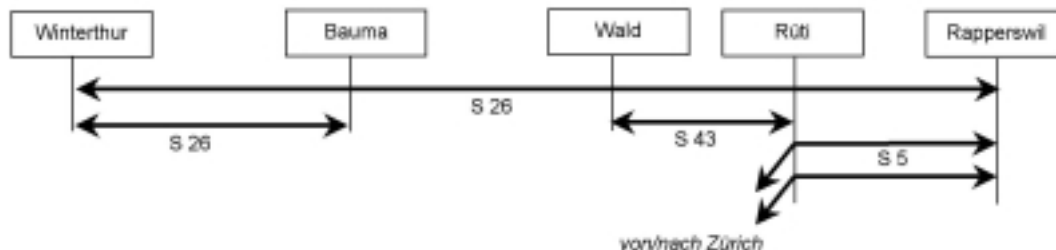
Der Regierungsrat hat im November 2004 den Massnahmenplan Haushaltgewicht 2006 eingeleitet. In der Volkswirtschaftsdirektion betrifft dieser auch den Zürcher Verkehrsverbund, der demnach – unter anderem – schlecht genutzte Verkehrsangebote abbauen muss (Medienmitteilung der Staatskanzlei vom 22.8.2005).

Nun gibt es verschiedene Arten von "schlecht genutzten Verkehrsangeboten", zumindest lohnt es sich zwei zu unterscheiden:

- Angebote, die keinem oder einem zu schwachen Bedürfnis entsprechen (....).
- Angebote, die einem wichtigen Bedürfnis entsprechen, aber infolge Ihrer Ausgestaltung unattraktiv sind oder ineffizient oder beides, und damit teuer: Gegen den Abbau solcher Angebote gibt es einzuwenden, dass eine bessere Kostendeckung eher durch Attraktivitäts- und Effizienzsteigerung statt durch Abbau zu erreichen ist.

Das Angebot auf der Tösstallinie heute

Zwischen Winterthur und Bauma verkehrt heute die S26 etwa halbstündlich - einmal stündlich wird sie auf der Strecke Bauma – Wald – Rüti – Rapperswil weitergeführt. Zwischen Wald und Rüti verkehrt zudem die S43, der sog. "Shuttle" (...):



Wie spart man am einfachsten?

Den politischen Vorgaben entsprechend hat der ZVV (...) festgestellt, dass die S43 eine Kostendeckung von nur 17% aufweist. Daraus lässt sich - voreilig - schliessen, es handle sich hier um ein "schlecht genutztes Angebot" (...). Deshalb plant der ZVV, dass neu Busse Wald mit Rüti statt der S43 verbinden sollen.

Wie hingegen spart man am besten?

Rationaler wäre aber folgende Betrachtung:

1. Mit **8'700** Einwohner/-innen ist **Wald** die **bevölkerungsreichste Gemeinde zwischen Winterthur und Rüti**, und zählt zu den 30 grössten Gemeinden des Kantons. Der Bedarf für eine halbstündliche Anbindung ans S-Bahnnetz kann also nicht ernsthaft zur Diskussion gestellt werden! Dass Wald mit dem S-Bahnnetz erschlossen sein (bleiben?) soll, ist im kantonalen Richtplan verankert!
2. **2'300 Walderinnen und Walder** - also jede/-r Vierte! - haben eine **Petition** unterzeichnet, welche die Erhaltung der S43 und die Stärkung der Tösstallinie verlangt.
3. (...) Zwischen Bauma und Wald (...) wird **eines der wichtigsten Naherholungsgebiete des Kantons** erschlossen. Die SBB selbst stellen fest, dass die Tösstalbahn in diesem Abschnitt an Wochenenden beachtliche Frequenzen aufweist.

Fortsetzung -->

Inhalt

Bus gegen Bahn:
Don Quijote im
Tösstal? 1

Editorial 1

Brief der IG an den
Verkehrsrat 3

Rettet nur Abbau die
Tösstallinie – was
kostet sie wirklich? 7

Der Kampf von Wald
für Shuttle S43 und
für S26 9

12. Mitgliederver-
sammlung der IG 12

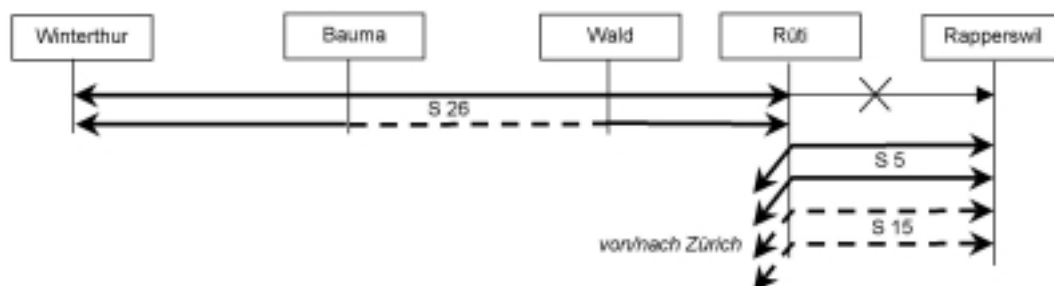
Reaktionen auf
Zugnummer 19 13

Es lockt der
Baschlisgipfel 16

Einladung Baustellen-
besuch AlpTransit 19



4. (...) Wenn ein Zug wie der Shuttle (S43) während einer Stunde gerade mal eine Viertelstunde unterwegs ist, muss sein Kostendeckungsgrad zwangsläufig klein sein, selbst wenn er gut belegt ist: **Der Shuttle verursacht stündlich nämlich Fahrzeug- und Zugpersonalkosten für 60 Minuten, generiert aber Einnahmen für nur 16 Minuten.**
5. **Statt abgeschafft** soll die S43 **nach Bauma verlängert und mit der S26** zu einer durchgehenden, (in etwa) halbstündlich verkehrenden Linie Winterthur – Rüti **"verschmolzen"** werden. (...) [Dieses] Konzept "Aktuell-Plus optimiert" (...) wurde im Sommer 2005 von den SBB geprüft und technisch als machbar beurteilt.
6. Mit der Einführung der **S15** (...) plant der ZVV die **"Kürzung" der S26** zwischen Rüti und Rapperswil: Neu soll sie nur zwischen Winterthur und Rüti verkehren. Die IG Tösstallinie (...) anerkennt die Rationalität dieser Massnahme. Mit der unter 5. erwähnten "Verschmelzung" sähe das Regel-Angebot so aus:



7. Wenn man auf der S26 auf einen exakten Halbstundentakt verzichtet und einen leicht "hinkenden" akzeptiert, sind **weder Investitionen noch zusätzliche Zugkompositionen** für dieses Konzept **erforderlich**, und auch der **Zugpersonaleinsatz** bleibt gegenüber heute **unverändert**. Die "Kürzung" der S26 spart hingegen eine Zugkomposition ein, d.h. neu würde die S26 trotz besserem Angebot nur mit fünf statt wie bisher mit sechs Zügen betrieben. Per Saldo schätzt die IG, dass sie mit ihrem Konzept **1.8 Millionen Franken pro Jahr einspart** (Details im Anhang). **Mehreinnahmen** infolge des klar besseren Angebotes sind dabei noch **nicht berücksichtigt**.
 8. Die SBB planen, ab nächsten Herbst am Bahnhof Wald **Parkgebühren** zu erheben. Wenn auch noch das Zugangebot verschlechtert wird, werden viele Autofahrer/-innen, die heute am Bahnhof Wald auf den Zug umsteigen, direkt nach Rüti oder Bubikon (oder schlimmer: direkt zum Zielort!) fahren. Denn wenn man schon zahlen muss, dann am liebsten dort, wo es bessere Verbindungen hat.
- (...)

Forderungen

Aufgrund der obigen Erwägungen bittet die IG Tösstallinie den Verkehrsrat, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. **Wie durch den ZVV beantragt, verkehrt die S26 neu zwischen Winterthur und Rüti, und wird an Wochenenden und Feiertagen, wenn die S15 nicht fährt, nach Rapperswil verlängert.**
2. **Die beantragte Umstellung der S43 auf einen Busbetrieb Wald – Rüti wird abgelehnt.**
3. **Der Zürcher Verkehrsverbund wird beauftragt, eine Attraktivitäts- und Effizienzsteigerung der Tösstalbahn durch die Verknüpfung von S26 und S43 zu einem allenfalls hinkenden Halbstundentakt Winterthur – Rüti zu untersuchen.**

Für Rückfragen und Anregungen stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.
Herzlichen Dank und freundliche Grüsse,

Sandro Turcati

Sandro Turcati, Präsident IG Tösstallinie.

Anhang:

"Rettet nur Abbau die Tösstallinie – was kostet sie wirklich?", Vorabdruck aus der ZUGnummer 20 vom Juni 2006 der IG Tösstallinie (--> Seite 7)

Geht an:

- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Frau Regierungsrätin R. Fuhrer
- Bundesamt für Verkehr, Frau P. Breuer
- SBB AG, Division Personenverkehr, Herrn P. Blumenthal
- Stadt Winterthur, Dep. technische Betriebe, Herrn Stadtrat M. Gfeller
- Stadt Zürich, Dep. industrielle Betriebe, Herrn Stadtrat A. Türler
- Kanton Zürich, Finanzdirektion, Herrn D. Wettstein
- Gemeinde Bäretswil, Herrn Gemeindepräsident H.-P. Hulliger
- Gemeinde Affoltern a.A., Frau Gemeindepräsidentin I. Enderli
- Gemeinde Dällikon, Herrn Gemeindepräsident P. Staub

Zur Kenntnis an:

- Kanton Zürich, Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt, Frau S. Ziegler
- Zürcher Verkehrsverbund, Herrn F. Kagerbauer
- SBB AG, S-Bahnorganisation Zürich, Herrn W. Schurter
- Herr Kantonsrat P. Weber
- Herrn Kantonsrat M. Kull
- Frau L. Neuner
- Herrn R. Croci
- Gemeindeverwaltung Zell
- Gemeindeverwaltung Turbenthal
- Gemeindeverwaltung Wila
- Gemeindeverwaltung Bauma
- Gemeindeverwaltung Fischenthal
- Gemeindeverwaltung Wald
- Gemeindeverwaltung Dürnten
- Gemeindeverwaltung Rüti

Bahnlinie S43
von Wald nach Rüti

Ist es sinnvoll,
dass VZO-Busse die
parallel zur Strasse
verlaufende Bahnlinie
konkurrieren?



Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:
Sandro Turcati
Eilibergstrasse 4
8492 Wila

Vizepräsident und
Delegierter Pro Bahn:
Peter Schwarzenbach
Raad
8498 Gibswil

Protokollführer:
Urs Steffen
Aeschgasse 30
8496 Steg

Rechnungsführung
und Mitglieder-
administration:
Sandra Hocevar
Lipperschwendi 52
8494 Bauma

Logistik:
Christel Kägi
Eichhaldenstrasse 4
8492 Wila

Medien, Redaktion
ZugNummer:
Hannes Gehring
Müliwiesstrasse 57
8487 Zell

Liebe treue Mitglieder, Sympathisantinnen und Sympathisanten!

Liebe Freundinnen und Freunde der Tösstallinie,



Sandro Turcati,
Präsident
IG Tösstallinie

erstmals in seiner sonst sehr erfolgreichen Geschichte plant der Zürcher Verkehrsverbund einen Abbau des öffentlichen Verkehrs in der Peripherie des Kantons. Er ignoriert dabei völlig, dass sich unsere Region seit Jahren dynamisch entwickelt und sie auf ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr angewiesen ist, mit guten Verbindungen nach Zürich und Winterthur. Mit 8'500 Einwohnern/-innen ist Wald die grösste Ortschaft zwischen Winterthur und Rüti, die nun hauptsächlich mit (übervollen) Bussen erschlossen werden soll. Wo gibt es so etwas im Kanton Zürich?

Die Zukunft der Tösstallinie und somit die Lebensqualität in unserer Region standen entsprechend im Mittelpunkt der letzten Mitgliederversammlung. Wie im Tätigkeitsprogramm der IG festgehalten, ist dies auch der Schwerpunkt unserer Vorstandsarbeit. Der Vorstand hat dem Verkehrsrat die Bedenken der Bevölkerung vorgebracht, und ihm statt den Abbau in Raten einen Ausbau des Angebotes ohne Mehrkosten vorgeschlagen. Zudem hat er den Dialog mit Parteien und Verbänden mit dem Ziel gesucht, die halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstationen zu realisieren.

Dafür brauchen wir Ihre Unterstützung! Werden Sie Mitglied! Bleiben Sie Mitglied! Motivieren Sie Ihre Bekannten bei uns mitzumachen! Und wenn Sie etwas Zeit und Lust haben sich aktiv für unsere Bahnlinie einzusetzen, kommen Sie und arbeiten Sie mit im Vorstand!

Wir bedauern sehr, dass an der letzten Mitglieder-Versammlung Brigitta Meierhofer, Alois Fischer, Hansueli Lehmann und Martin Weisskopf aus unterschiedlichen persönlichen Gründen aus dem Vorstand zurückgetreten sind. Sie haben während Jahren mit grossem Idealismus für die IG gearbeitet, und für ihren unermüdlichen Einsatz danken wir ihnen herzlich. Es freut uns aber, dass Sandra Hocevar aus Lipperschwendi und Urs Steffen aus Steg dazu gewonnen werden konnten!

Die Zusammensetzung des neuen Vorstandes finden Sie in der Rubrik „Intern“ auf Seite 5.

Leider sind Winterthur, Turbenthal, Dürnten und Rüti nicht im Vorstand vertreten.

Ein besonderer Aufruf zur Mithilfe im Vorstand geht also an Mitglieder aus diesen Gemeinden, wobei selbstverständlich auch Mitglieder aus anderen Gemeinden willkommen sind. Vorstandsmitglieder müssen übrigens keinen Mitgliederbeitrag bezahlen.

Für alle andere gelten unverändert folgende Jahresbeiträge:

- Fr. 25.-- für Einzelpersonen
- Fr. 30.-- für Familien oder Haushalte
- Fr. 50.-- für juristische Personen oder öffentlich-rechtliche Körperschaften

Mitglieder erhalten den Einzahlungsschein mit dieser Zugnummer.

Wer Mitglied werden möchte, kann dies mitteilen per Mail an ig.toesstallinie@bluewin.ch oder mit dem nebenstehenden Talon.

Für Eure bisherige und künftige Unterstützung danke ich Euch von Herzen!

Sandro Turcati



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, Sandra Hocevar
Lipperschwendi 52
8494 Bauma
PC 84-51386-8
ig.toesstallinie@bluewin.ch



Rettet nur Abbau die Tösstallinie – was kostet sie wirklich?

An der Podiumsveranstaltung "Von der Schiene auf die Strasse?" warf der ZVV der IG vor, mit falschen Zahlen zu operieren

Sandro Turcati In der ZUGnummer 19 vom letzten Dezember berichteten wir über den Stand der Angebotsplanung des Zürcher Verkehrsverbundes und über unseren Gegenvorschlag Aktuell-Plus optimiert. An der Podiumsveranstaltung "Von der Schiene auf die Strasse?" der Interessengemeinschaft Tösstallinie (IG) vom 25. Januar 2006 in Wald präsentierte der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) drei wichtige Neuigkeiten:

Erstens kommen ab nächsten Dezember auf der Tösstalbahn neue GTW-Fahrzeuge der THURBO zum Einsatz. Der Einsatz dieses Rollmaterials ist insofern zu begrüßen, als dass er auch die Realisierung von Aktuell-Plus optimiert ermöglicht. Ob er jedoch den Komfortanforderungen entspricht, bleibt noch zu verifizieren.

Zweitens sollen die durchgehenden Züge Winterthur – Rüti neu werktags und am Wochenende zur selben Zeit wie folgt verkehren:

Neuer Vorschlag ZVV				
Mo-Fr	täglich		täglich	Mo-Fr
xx.26	xx.44	Winterthur	xx.16	xx.38
↓		Bauma	↑	xx.04
xx.59	↓	Rüti	xx.11	
	xx.48			

Dies trägt etwas zur Systematisierung des Fahrplans bei. Aber damit ist noch bei weitem kein regelmässiges Angebot auf der Tösstalbahn gewährt: Die Zusatzzüge Winterthur – Bauma verkehren nur werktags und nur bis 20 Uhr. Auch bleibt der Busersatz Bauma – Rüti am Abend bestehen. Zudem ist die Umstellung der S43 auf Bus nach wie vor im Vorschlag des ZVV enthalten, weshalb wir unsere Opposition gegen die ZVV-Pläne aufrecht erhalten. Begrüssenswert ist jedoch, dass die S26 am Wochenende wie heute bis Rapperswil verlängert werden soll.

Und drittens verkündete der ZVV am Walder Podium die erstaunliche Neuigkeit, dass die Einsparungen mit seinem Vorschlag nur noch 1.0 Millionen Franken jährlich betragen sollen. An der Gemeindeorientierung vom 25. Oktober 2005 schätzte der ZVV die jährlichen Einspa-



Bahnhof Steg:
Mekka der
Wanderer und
Biker. Von hier
geht's auf's Hörnli.

rungen auf der Tösstallinie noch auf 1.6 Millionen Franken. 1.0 Millionen durch die Kürzung der S26 (Fahrt nur noch bis Rüti) und 0.6 Millionen durch die Umstellung der S43 auf Busbetrieb. Bis heute hat der ZVV jedoch weder seine Zahlen begründet, noch die Differenz zur Kostenschätzung vom Oktober. Hingegen warf er der IG am Podium vor, mit falschen Zahlen zu operieren.

Um diesen Vorwurf zu entkräften, legen wir in der Folge die detaillierte Kostenschätzung des Betriebes bei Fahrplan-Variante Aktuell-Plus optimiert und weiterer Varianten vor.

Die Basis unserer Kostenschätzung bildet die IG-Studie "Aktuell-Plus" vom April 2004, die unter ig.toesstallinie@bluewin.ch als .pdf-Datei bestellt werden kann (der ZVV ist seit über einem Jahr in ihrem Besitz). In der Studie ist die Ermittlung sämtlicher Kostenfaktoren im Detail erläutert.

Die Kostenfaktoren

Vereinfacht sind dies im wesentlichen zwei: die Verkehrsleistung in Zugskilometern pro Jahr und die Anzahl Einsatzstunden aller Züge pro Jahr. Da die Einsatzstunden gezählt werden, ob ein Zug steht oder fährt, wirkt sich vor allem die Anzahl der benötigten Züge auf die Kosten der Bahnlinie aus.

Zur Abgeltung von Unterhalt und Reinigung der Züge, Energie- und Schienenverbrauch sowie

Fortsetzung -->

aller übrigen Kosten für die Benutzung der Infrastruktur (inkl. Stationspersonal) wird die Verkehrsleistung mit einem gewichtsabhängigen Kostensatz multipliziert. Für das heutige Rollmaterial (NPZ) schätzen wir den Satz auf 6 Franken pro Zugkilometer. Der Betrieb der neuen GTW-Fahrzeuge wird billiger sein, weil sie leichter sind. Ein Teil dieser Kosten sind der Besitzerin der Bahnanlagen, der SBB-Division Infrastruktur, als sogenannte "Trassegebühr" zu entrichten. Für Stationspersonal, Energiever-

brauch und Schienenabnutzung sowie Unterhalt der Anlagen. Für die Berechnung der Betriebskosten des Transportunternehmens, heute die SBB-Division Personenverkehr, ab Dezember die THURBO, fallen vor allem Zugspersonalkosten (primär Lokführer/-in) und Amortisationskosten der Fahrzeuge an. Beide Kosten sind in erster Linie zeitabhängig. Wir schätzen den entsprechenden Ansatz für einen Tösstaler NPZ-Zug auf 280 Franken pro Einsatzstunde. Die neuen GTW-Fahrzeuge dürften etwas teurer sein.

Mit diesen Ansätzen haben wir die Totalkosten der S26 unter folgenden Voraussetzungen miteinander verglichen:

1. heutiger Fahrplan (Stand 2003/04, aus der damaligen Studie)
2. Fahrplan Aktuell-Plus, noch nicht optimiert (aus der damaligen Studie, noch mit einem Zug pro Stunde nach Rapperswil verkehrend)
3. Fahrplan Aktuell-Plus optimiert (Winterthur – Rüti Mo-Fr bis 20 Uhr halbstündlich, ab 20 Uhr und am Wochenende stündlich, kein Busersatz)
4. Fahrplan Aktuell-Plus optimiert, aber mit halbstündlicher Bedienung an allen Tagen und über die ganze Betriebsdauer (Zielszenario der IG).

	Leistung km/Jahr	Ansatz CHF/km	Distanzkosten CHF/Jahr	Einsatzzeit Std./Jahr	Ansatz CHF/Std.	Einsatzkosten CHF/Jahr	TOTAL CHF/Jahr
heute	998'300	6	5'989'800	31'800	280	8'904'000	14'893'800
Aktuell-Plus (2004)	1'056'000	6	6'336'000	30'500	280	8'540'000	14'876'000
Aktuell-Plus optimiert	930'500	6	5'583'000	26'700	280	7'476'000	13'059'000
A'-Plus optim. ganze Wo 6-24 Uhr	1'214'100	6	7'284'600	32'900	280	9'212'000	16'496'600

Aus dem Vergleich wird klar ersichtlich: der Betrieb nach Aktuell-Plus optimiert ist billiger als der heutige

- Wie bereits in der Studie 2004 dargelegt, sind die Kosten für Aktuell-Plus im Vergleich zum heutigen Angebot praktisch identisch. Es wäre also schon heute möglich, die S43 nach Bauma zu verlängern und sie in die S26 zu integrieren, sodass ein 1/2-Stundentakt Winterthur – Rüti "gratis" entstehen würde.
- Wie in ZUGnummer 19 gezeigt, ist der Betrieb nach Aktuell-Plus optimiert billiger als derjenige beim heutigen Fahrplan, was vor allem auf die Kürzung der bedienten Strecke (Fahrt nur noch bis Rüti, statt bis Rapperswil) und den dadurch eingesparten Zug zurückzuführen ist. Wenn man am Abend statt Busse die S26 einsetzt, beträgt diese Einsparung 1.83 Millionen Franken, bei Einsatz von Bussen wären es schätzungsweise um 2 Millionen.
- Will man die 1/2-stündliche Bedienung auch auf den Abend und aufs Wochenende ausdehnen, so kostet der Betrieb nach Aktuell-Plus optimiert gerade mal 1.6 Millionen oder knapp 11% mehr als heute, was durch mehr Fahrgäste und Nutzen für Tourismus und Wirtschaft unserer Region zumindest teilweise ausgeglichen würde.

Auch aus der Perspektive der Betriebskosten – nebst all dem, was bereits in ZUGnummer 19 festgehalten wurde – lässt sich die Umstellung der S43 auf

Bus nicht rechtfertigen – zumal gemäss letzten Informationen die S26 neu auch in den Stationen Rikon und Wila kreuzen soll. Dies würde Mehrkosten beim Stationspersonal verursachen, die mit der Abrechnung nach Trassegebühren nicht separat abgegolten, und somit bei den SBB "hängen" bleiben würden.

Die IG lanciert einen Vorstoss für ein attraktives, flächendeckendes Grundangebot im ganzen Kanton

Zum ersten Mal in der jungen – und doch so erfolgreichen! – Geschichte des ZVV geht der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration auf Kosten der peripheren Gebiete. Abgesehen davon, dass diese neue Tendenz gegen die Ziele der Richtplanung und des Gesamtverkehrskonzepts des Kantons Zürich verstösst, ist sie auch für die Agglomeration kontraproduktiv: die Peripherie wird über kurz oder lang dazu gezwungen, aufs Auto umzusteigen, und die Agglomeration damit zu belasten.

Diese Tendenz gilt es zu stoppen und umzukehren: nur durch ein attraktives, flächendeckendes Grundangebot im ganzen Kanton, das gegenüber dem Autoverkehr konkurrenzfähig ist, kann der öffentliche Verkehr Marktanteile gewinnen und die Agglomeration sowie die Umwelt entlasten. Genau dies ist das Ziel des politischen Vorstosses, den die IG bei Behörden, Parteien und Verbänden lanciert hat.

Der Kampf von Wald für Shuttle S43 und für S26

Der Gemeinderat Wald zeigt sich flexibel und offen für die Anliegen der Bevölkerung. Die Verantwortlichen für den öffentlichen Verkehr der Gemeindebehörden und -Verwaltung von Wald haben weiterhin sehr heikle Fragen zum Entscheid des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), den Shuttle S43 Rüti – Wald durch Busse zu ersetzen, zu bearbeiten.

Peter Schwarzenbach Die von Regierungsrätin Rita Fuhrer, SVP, angeordneten Sparaufträge an den ZVV drängten letzteren unter anderem auch zu dieser Bus-(Not-) Lösung. Trotz vorhandener Schienenverbindung, einem seit bald zwei Jahren eingereichten, durch Ingenieure erarbeiteten Lösungsvorschlag der IG-Tösstallinie (IG) - 1/2-Stundentakt auf der ganzen Tösstallinie – muss nun die kaum billigere Bus-Lösung als Zeichen der Sparanstrengung durchgeboxt werden.

Dem gegenüber stehen die Anliegen der Bevölkerung, die nicht einsehen kann, dass eine intakte Bahnlinie, in welche in all den Jahren massiv investiert worden ist, angeblich nicht mehr ausreichend genutzt wird, und in unbequemen, die Umwelt verschmutzenden Bussen auf bereits überlasteten und im Winter für Busse unsicheren Strassen gereist werden soll.

Wald und Umgebung soll als Naherholungsgebiet aufgewertet werden, aber mit qualitativ schlechteren öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein? Die Gemeindebehörden von Wald stehen im Kreuzfeuer zwischen Kanton, d.h. ZVV, Bevölkerung und Finanzen. Mit zum Rand- und Entwicklungsgebiet des Kantons Zürich gehörenden, und wegen Rückgang der lokalen Industriearbeitsplätze häufig zu Pendlern gewordenen 8500 EinwohnerInnen. Die Grundfrage nach einem wirklich zweckmässigen, genügend attraktiven, nach einem ausgewogenen Kosten – Nutzen – Verhältnis gestalteten öffentlichen Verkehrsmittel ist zur Zeit wieder hoch aktuell und verlangt eine aktive Beteiligung bei der Entscheidungsfindung von Behörden und Bevölkerung aller Gemeinden entlang der Tösstallinie.

Für unsere LeserInnen nachfolgend ein kurzer Rückblick auf die Aktionen und Reaktionen der Gemeindebehörden von Wald:

ZVV, VZO und SBB werben in Wald für den Bus, statt den Zug

Mitte 2005 eröffnet eine von Zürich angereiste hochkarätige Delegation (Direktor ZVV, Direktor Busunternehmen VZO, SBB-Vertreter) dem Ressortleiter öffentlicher Verkehr Wald, Gemeinderat Urs Linder und der zuständigen Mitarbei-



terin der Verwaltung die Streichung der S43 und die Buslösung, mit der inständigen Bitte, die Bevölkerung entsprechend zu überzeugen.

Der Gemeinderat Wald entscheidet sich für den Bus

Der Buslösung wurde vorerst schweren Herzens zugestimmt. Mit leicht höheren Kosten für die Gemeinde ist wegen zusätzlichen Bushaltestellen zu rechnen.

Die IG präsentiert ihre Studie "Aktuell plus optimiert"

Im Spätsommer wurde die Absicht des ZVV in die Öffentlichkeit getragen. Die IG unterbreite-te darauf dem ZVV, den Gemeinden und später auch der Öffentlichkeit durch Grossversand der ZUGnummer 19 den Vorschlag "Aktuell plus optimiert", d. h. durchgehender 1/2-Stundentakt im ganzen Tösstal, – gegenüber "Aktuell plus" mit einer Zugskomposition weniger verkehrend – als die wohl kostengünstigste und allen Gemeinden im Töss- und Jonatal am besten dienende Lösung. Am 8.12.2005 führte der Gemeinderat Wald eine öffentliche Informati-

Umsteigen von der S43 in die bereitstehenden Busse, welche die Feinerschliessung rund um Wald übernehmen

Fortsetzung -->

onsveranstaltung "Bus statt Zug" durch, und liess Fachleute von ZVV, VZO und SBB die Vorteile der Buslösung präsentieren. Die Bevölkerung reagierte mit Protesten, Leserbriefen und Zeitungsartikeln. Eine erste spontan organisierte Unterschriftensammlung gegen diese Umstellung erbrachte innert Kürze 450 Unterschriften.

An der Podiumsdiskussion in Wald ignoriert der ZVV den Vorschlag der IG und die Wünsche der Bevölkerung



220 Personen am Podium „Von der Schiene auf die Strasse“ im Schwert in Wald

Am 25.1.2006 veranstaltete die IG eine Orientierung für die Bevölkerung, im Saal des Restaurant Schwert in Wald. Am Podiumsgespräch zur Orientierung und Auslösung der anschliessenden Diskussion unter der Leitung von Ruedi Baumann, Redaktor Tagesanzeiger, nahmen teil: Urs Linder (Gemeinderat, Ressort öffentlicher Verkehr Wald), Franz Kagerbauer (Direktor ZVV), Dominik Brühwiler (Leiter Verkehrsplanung ZVV), Rico Croci (Organisator und Vertreter einer weiteren Petition zur Beibehaltung der Bahnverbindung S43 – damals noch



nicht gewählter, jetziger Gemeinderat von Wald), Sandro Turcati (IG-Präsident und Verkehrsingenieur) und Martin Weisskopf (Vorstandsmitglied IG). Rund 220 Personen waren im Saale anwesend und benutzten die Gelegenheit Fragen zu stellen, Zweifel zu äussern und ihre Meinung kund zu tun. Vor allem die an dieser Veranstaltung nicht geklärten finanziellen Fragen führten zu einer Patt-Situation: der ZVV legte sie nicht genügend klar und einleuchtend

dar. Hingegen kam klar zum Ausdruck, dass die Bevölkerung die vorgesehene Buslösung nicht akzeptiert. Am 2.2.2006 konnte Rico Croci die Petition zur Erhaltung der Bahnverbindung S43, mit 2300 Unterschriften versehen, offiziell dem Gemeinderat Wald überreichen.

Wald beantragt dem ZVV den durchgehenden 1/2-Stundentakt auf der S26

Aufgrund des Studiums der vorliegenden Varianten, insbesondere auch des Lösungsansatzes der IG, und der eingereichten Petition, kam der Gemeinderat Wald zum Schluss und Antrag an den ZVV:

Aktuell

- 1/2-Stundentakt zwischen Wald – Rüti auf der Schiene
- 1/2-Stundentakt der Busverbindung Wald – Laupen und weiter nach Goldingen (Eglingen)
- Beibehaltung des Ortsbusses und der Verbindung zur Höhenklinik Faltigberg

Längerfristig

- 1/2-Stundentakt der S26 zwischen Rüti und Winterthur durchgehend, ohne Änderungen am Wochenende
- 1/4-stündliche Verstärkung der Verbindung Wald – Rüti mit Bussen während der Spitzenzeiten, mit Anschluss an die S15

Wald berät mit Betroffenen die bevorstehende Einstellung der S43

Dass der ZVV sich mit der nun vom Walder Gemeinderat beantragten Lösung nicht anfreunden konnte, war vorauszusehen. Die etwas unwirsche Antwort des ZVV lautete: Sofern die Gemeinde Wald 1.2 Millionen Franken jährlich zu zahlen bereit sei, würde der Shuttle S43 beibehalten.

Unterdessen fanden Erneuerungswahlen für den Gemeinderat Wald statt. Sowohl alter wie neuer Gemeinderat Wald erkannten erstens, dass Wald gar nicht in der Lage ist, allein die S43 zu finanzieren. Und zweitens, dass nur eine regionale Zusammenarbeit von Behörden allenfalls die S43 für die Bevölkerung sichern kann. Unverzüglich luden die alten und die neuen Behörden von Wald Betroffene zu einer Aus- und Absprache ein: Interessierte der umliegenden Gemeinden, von der "Pro Zürcher Berggebiet" Alfred Gerber, vom Verkehrsrat H.P. Hulliger, sowie Vertreter der IG.

Die Mehrheit der Anwesenden sprachen sich für die Bahnlösung – insbesondere für den Vorschlag des durchgehenden 1/2-Stundentaktes zwischen Winterthur und Rüti – aus. Zwar zweifelten viele, ob es noch gelingen werde, vor dem definitiven Fahrplan-Entscheid des Verkehrsrates einen Durchbruch zugunsten des 1/2-Stundentaktes

auf der Schiene im ganzen Töss- und Jonatal zu erwirken.

Wald fordert ab 2009 den durchgehenden 1/2-Stundentakt zwischen Rüti und Winterthur

(Auszug aus der Mitteilung des Gemeinderates betreffend Fahrplanverfahren S43)

"Aufgrund der Petition mit rund 2'300 Unterschriften hat sich der Gemeinderat Wald beim Zürcher Verkehrsverbund ZVV für die Beibehaltung einer halbstündlichen Verbindung zwischen Wald und Rüti auf der Schiene eingesetzt.

Aus der Antwort des ZVV geht hervor, dass eine solche Leistung gemäss § 20 des Personenverkehrsgesetzes grundsätzlich bestellt

- Der Gemeinderat nimmt dankend zur Kenntnis, dass bereits ab Dezember 2006 neues Rollmaterial für die S 26 eingesetzt wird.
- Die Gemeinde Wald anbietet sich, die Federführung in einer Arbeitsgruppe zu übernehmen, zu der alle Gemeinden an der Tössallinie sowie die PZB eingeladen werden, um mit Nachdruck den 1/2-Stundentakt zu realisieren.

Der Gemeinderat anerkennt den Kostendruck, dem auch der ZVV ausgesetzt ist. Erste Berechnungen zeigen aber, dass mit neuem Rollmaterial auch bei andern Lösungen auf der Schiene Einsparungen gegenüber der heutigen Lösung möglich sind."

Besonders der letzte Satz zeigt, dass die Behörden von Wald erkannt haben, dass im Ansatz



Öffentliche Verkehrsmittel bringen Leben zurück

Wald: die S43 ist gut ausgelastet!

werden kann, aber vollumfänglich durch die Gemeinde finanziert werden müsste. Für den Gemeinderat Wald steht eine solche Kostenübernahme (der ZVV spricht von 1,2 Mio Franken pro Jahr) nicht zur Debatte.

Der Termindruck des Fahrplanverfahrens lässt eine vertiefte Prüfung von andern Fahrplanvarianten (inkl. Kostenberechnungen) bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2006 allerdings nicht mehr zu; ausserdem ist es unumgänglich, dass sich möglichst alle betroffenen Gemeinden der Tössallinie an der Erarbeitung einer gemeinsamen Lösung beteiligen und diese auch mittragen.

Der Gemeinderat Wald hat sich darum nach eingehender Diskussion für folgendes Vorgehen entschieden:

- Spätestens ab Fahrplanperiode 2009/2010 fordert der Gemeinderat einen regelmässigen Halbstundentakt (keinen "Hinketakt") von Montag - Sonntag auf der ganzen Tössallinie zwischen Winterthur und Rüti.
- Für die Fahrplanperiode 2007/2008 wird der aufgelegte Fahrplanvorschlag des ZVV akzeptiert. Evtl. werden mit einfachen Mitteln und Provisorien Wartehäuschen oder Unterstände für die Bus-Passagiere erstellt.

der IG (siehe Artikel auf Seite 7) eine im Vergleich zum ZVV-Buskonzept günstigere, bedeutend komfortablere und umweltverträglichere Lösung auf der Schiene möglich ist.

Den Gemeindebehörden von Wald ist alles in allem eine flexible, bürgernahe und offene Haltung zu attestieren, versuchen sie doch auf die oft widersprüchlichen Anliegen von ZVV, SBB, PZB, Bevölkerung und IG immer wieder neu einzugehen und selbst eigene Entscheide zu revidieren.

Bahnhof Wald: ein kurzer Schwatz bevor's losgeht.



12. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie vom 14. März 2006

Über 30 Mitglieder – doppelt so viele wie letztes Jahr – füllten den kleinen und stimmigen Saal des Restaurant Löwen in Wald. Der Grund war die Podiumsdiskussion "Von der Schiene auf die Strasse?" vom 25. Januar, an der sicher die meisten teilgenommen hatten, und die man nicht wieder vergisst.

Hannes Gehring Waren doch 220 TösstalerInnen gekommen, um für ihre Bahn einzustehen und erlebten Solidarität untereinander, aber zugleich frustrierende Ohnmacht gegenüber den Vertretern des Verkehrsverbundes, (ZVV) die ihre Anliegen und die der IG ignorierten.

Der Abend begann mit der Projektion des Bildes eines mit Menschen vollgestopften Busses, einer Aufnahme aus dem Bus, welcher im März wegen Bauarbeiten den Zug von Rüti nach Wald ersetzte. Als Vorgeschmack, wie es künftig ohne S43 werden könnte.

In seinem Jahresbericht erwähnte der Präsident, Sandro Turcati, unter anderem, dass die IG durch einen Grossversand von 16'000 Exemplaren der ZUGnummer 19 an alle Haushalte von Zell, der Tösstallinie entlang, bis Rüti für ihr Anliegen nach einem durchgehenden 1/2-Stundenakt geworben habe. Und, dass 2300 WalderInnen eine Petition von Rico Croci unterschrieben haben, gegen die Abschaffung der S43 und für die Stärkung der Tösstallinie als Rückgrat zur Erschliessung der Region. Dass aber trotz allem der ZVV nicht auf das Konzept "Aktuell plus

optimiert" der IG eingegangen sei, und leider auch an der Abschaffung der S43 festhalte.

Nun wird erwogen, was die IG und jede einzelne Gemeinde im Tösstal tun kann, um sich gegen den schleichenden Abbau der S26 zu wehren. Wichtig sei, bis zum 27. März 2006 bei der eigenen Gemeinde gegen den verschlechterten Fahrplan ohne S43 und durchgehenden 1/2-Stundentakt zu protestieren. Priska Ochsner bietet Mail-Vorlagen an. Peter Weber schlägt vor, bei Rita Fuhrer, Volkswirtschaftsdirektion, vorzusprechen. Sandro Turcati stellt die Idee einer Volksinitiative für die halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken vor, und sie findet allseits Zustimmung. Paul Stopper schlägt vor, sich mit Regionen zusammen zu tun, die auch noch nicht den 1/2-Stundentakt haben.

Leider verlassen **Alois** Fischer, **Hansueli** Lehmann, **Brigitta** Meierhofer und **Martin** Weisskopf Engler den Vorstand der IG, und wir 4 übrig gebliebenen fühlen uns wirklich etwas verlassen, trotzdem wir die Begründungen für den Austritt verstehen. Wie haben sehr gut zusammen gearbeitet, und sie haben sich alle ausserordentlich für die IG und unser Tal eingesetzt. Brigitta und Martin waren seit 4. April 2002 dabei, Alois und Hansueli seit 3. April 2003. Alois verlässt uns, weil er aus dem Tösstal wegzieht. Hansueli, weil er trotz- oder wegen der Pensionierung so vielfältig engagiert ist, dass es ihm zu viel wird. Brigitta, weil sie genug Zeit für ihre drei Kinder haben will und als selbständig Erwerbende bereits zu viele Dinge am Hals hat. Und Martin, weil er mehr Zeit für seine Weiterbildung braucht und trotzdem genügend Zeit für seine Familie haben will.

Auf unseren Hilferuf in der letzten ZUGnummer meldeten sich glücklicherweise Sandra Hocevar und Urs Steffen, um uns im Vorstand zu unterstützen. Das freut und erleichtert uns sehr!

Leider flogen die dunkel geschriebenen aus. – Ein Gruppenfoto vom neuen Vorstand, mit Sandra, Sandro und Urs, haben wir noch nicht gemacht.



Christel

Alois

Reaktionen auf Zugnummer 19

Es ist höchst erfreulich, das Echo der letzten Zugnummer war überwältigend: 25 Personen meldeten sich neu als Mitglieder an. Die Reaktionen blieben nicht aus. Viele Briefe gingen bei uns ein und zeigten uns, dass sich die Bevölkerung für ihre Bahn wehrt.

Urs Steffen Sie ist interessiert an einer für sie befriedigenden und machbaren Lösung. Die Mobilität ist der Bevölkerung sehr wichtig, sie berührt ihr Alltagsleben und ist für ihr Leben eine entscheidende Grundsatzfrage. Ist es überhaupt möglich, in absehbarer Zeit mein Fahrziel zu erreichen, oder scheitert das Ganze schon beim Gedanken der Erreichbarkeit. Die Emotionen sind gross. Die Reaktionen zeigen uns, dass die IG Tösstallinie auf dem richtigen Weg ist und die Leserinnen und Leser der Zugnummern unsere Gedanken und Lösungsvorschläge grossmehrheitlich unterstützen. Erlauben sie uns, Ihnen einige Ideen und Grundgedanken weiter zu geben, indem wir sie veröffentlichen. Wir sind überzeugt, dass es Ihnen helfen wird, offene Fragen in dieser Sachlage zu lösen.

"Walder hütet Euch am Grundtal!" Hat der Gemeinderat Wald dem ZVV zu tief in die blauen Augen geschaut? Findet der Gemeinderat wirklich gut, dass die S26 in drei Jahren stillgelegt wird? Muss das Grundtal zu Verkehrsspitzenzeiten in beiden Richtungen jede Viertelstunde mit einem grossen Gelenkbus befahren werden? Gibt es in der Feuerwehr nicht schönere Hilfeleistungen als blutige Menschen aus demolierten Autos zu klabuen? Dies sind einige Gedanken von *Werner Hanhart*.

Frau Ilse Mötteli fragt sich, ob es wirklich Personen gibt, die z.B. die kurvige Strecke zwischen Wald und Rüti **im Bus stehend** und an Haltegriffen hängend zurücklegen möchten? Und im Winter? Verspätungen können kaum ausbleiben. Und die Umwelt?



Rolf und Monique Mächler begrüßen die Buslinie, welche mit **verschiedenen Haltestellen** eine Bereicherung sei. Das obere und das untere Gemeindegebiet würden mehr verbunden, eine Belebung und Nutzung, die eine Zugverbindung nie bringen kann.

Eine der vielen Kurven im Grundtal



Hallo IG-Tösstallinie,
toll, dass es Leute gibt, die sich in einer Zeit von beliebig sinnloser Sparwut für den ÖV einsetzen. Ich bin in Wald aufgewachsen und habe den Zug seit dem 12. Lebensjahr regelmässig zum Pendeln benutzt (Kanti, Uni etc.) Auch heute bin ich 3 mal die Woche als Schlafengelehrer in Wald per Bahn. Sollte es einmal eine Veranstaltung geben, an der Musik gebraucht wird, würde ich mich darum bemühen!

Weitere so und herzliche Grüsse

Hp Honeyger

Der Eingang zum Grundtal

Fortsetzung -->

Anlässlich einer Tageskartenfahrt erreichten wir mit der S 26 über Rüti-Gibswil Bauma, wo wir einen Mittagshalt einschalteten und ich ihre Zeitung Nr. 19 behändigte. Als Ko-Präsident des Vereins für eine umweltgerechte Bahn (VUB) Itingen BL, hat mich ihre Bemühungen um die Beibehaltung des Bahnbetriebes Bauma – Rüti interessiert. Bei uns ist zur Zeit die **Umstellung auf Busbetrieb der S 9 Olten-Läufelfingen-Sissach** ein Thema. Darum erlaube ich mir einige Gedanken zur Umstellung oder kostengünstigeren Betrieb zu übermitteln.

Leitgedanke: Schneller, witterungsunabhängiger Betrieb mit Anschlussgewährung in Rüti und Winterthur. Einsparungen: Haltepunkte mit **"Halt auf Verlangen"** einrichten, ausser Haupthaltepunkte (z.B. Bauma, Wald). (...) Konkurrenzofferten einholen (Turbo, SOB). Leichtbaufahrzeuge = günstigere Trassenpreise (Gewicht, Achsen). Neue Verhandlungen mit ZVV, SBB, BAV. Zukunft: Einsatz 1 GTW Rüti-Bauma / 2 GTW Bauma-Winterthur (trennen und zusammenfügen in Bauma). (....) Dies, einige Gedanken, aus einer ebenfalls durch Busumstellung bedrohten Region.

Mit freundlichen Grüßen *Emil Martin*, VUB Itingen BL



Einsteigen in Wald: hätten wohl alle im Bus platz?

4. Welches sind die Gründe, warum SBB, ZVV und VZO ihr Busprojekt gegenüber "Aktuell-Plus" bevorzugen?
5. Wie reagieren die SBB, ZVV, und VZO auf das Argument des geringeren Komforts? (Stehplätze, Reisegepäck, Kinderwagen, keine 1.Klasse)
6. Was antworten sie auf das Argument der Sicherheit der Fahrgäste? (Stehplätze im kurvenreichen Grundtal?)
7. Wie rechtfertigen die SBB, ZVV und VZO den Mehrverkehr durch das unfallträchtige Grundtal mit entsprechenden Staus und Anschlussbrüchen in Rüti?
8. Was sagen die SBB, ZVV und VZO zum Umstand, dass viele Walder in diesen Fall lieber mit dem eigenen Auto bis Bubikon fahren und deshalb weniger Einnahmen für den Öffentlichen Verkehr generieren?
9. Wie reagiert der ZVV auf das Problem der Schulreisen und anderer plötzlicher Grosstransporte?

Kurt Senn
Eschenmattstrasse 28
8630 Rüti ZH

Mitglied der IG Tössstallinie und
PRO BAHN SCHWEIZ, Sektion Zürich

Kurt Senn

Ganz herzlichen Dank für die ausführliche und informative Zugnummer. Als **Pendlerin Rikon-Laupen** (seit 10 Jahren) kann ich mir eine Verschlechterung der Anschlüsse und des Komforts überhaupt nicht vorstellen. Ich würde mich über den Halbstundentakt - auch wenn er hinkt - sehr freuen. Und **wie stellen sich die Verantwortlichen die Schulreisezeit vor?** Schon jetzt ist es schwierig mit einer Klasse wegen überlasteten Züge von Laupen nach Zürich zu reisen. Von Laupen ins Tösstal ist beinahe unmöglich, weil vor allem auf dem Heimweg die Anschlüsse fehlen. Und ob LehrerInnen aus dem Unterland wohl weiterhin die Schulreise auf den Atzmännig oder ins Tösstal planen, wenn sie in Rüti auf einen Bus mit Stehplätzen umsteigen müssen? Wenn ich abends eine Sitzung habe, nehme ich immer das Privatauto oder Mobility, weil das Bus fahren bis Bauma auf den Magen schlägt, weil man das Velo im Bus festhalten muss und weil es auf dem Bahnhof Bauma in der Nacht unheimlich ist. Mit herzlichen Grüßen und bestem Dank für den Einsatz

Evi Bay, Rikon

Liebe IG-Tössstallinie

Besten Dank für die Gratis-Ausgabe der "Zugnummer". Sie fragen darin nach der Meinung von uns Lesern. Ihr Fahrplanvorschlag finde ich an sich super, Schlagen Sie unbedingt vor, nicht alle Haltestellen stündlich zu bedienen! Noch ein anderer Gedanke zur Zukunft der Tösstalbahn: **Ist Ihnen auch aufgefallen, dass dieses Jahr die VZO intensiv Image-Werbungen schaltet und versucht neue Linien zu eröffnen** und auf den bestehenden Linien die Fahrpläne weiter zu verbessern? Der Effort zwischen Wald und Rüti könnte Teil dieser Strategie sein. Weshalb? Wie Sie vielleicht wissen, gehört die VZO seit ein paar Jahren der belgischen Connex (grosser internationaler Anbieter im öffentlichen Personen- und Warenverkehr). Möglicherweise plant diese gerade einen Markteintritt in die Schweiz via VZO. Ganz umsonst wird sie die VZO ja nicht aufgekauft haben. Vor ausländischer Konkurrenz fürchtet sich aber die SBB und übernahm Privatbahnen, bevor das Ausland zuvorkommen konnte (siehe Allianzen wie Turbo oder Zentralbahn). Nun kann Sie aber die VZO nicht übernehmen, da sie ausgerechnet schon ein Bahnverkehrsunternehmen aufgekauft hat. Also ist die SBB - und auch der ZVV - sehr um gute Zusammenarbeit beflissen. Adees S43 und vielleicht tatsächlich auch bald adees S26. **Vergessen wir auch eine Wiederaufnahme der Bahnlinie Hinwil-Bäretswil:** In Wetzikon quälen sich bis zu drei Gelenkbusse hintereinander durch den Feierabendverkehr. Wenn Sie diese These etwas weit hergeholt finden, dann nehmen Sie am besten den Zug nach Stadelhofen: Dort hängt ein Werbeplakat für den neuen Fahrplan der S7. Oben sieht man das Logo der SBB - und

4.11.05
 An die J. G. T. S. Hallerstrasse
 , Martin Wainkopf Engler,
 Bauma, endlich erreicht
 jemand etwas nach ich bin
 gegen die Busverbindung, vor allem
 im Winter. Ich war schon einmal
 im Bus, der auf der Wälderstrasse
 verkehrte. Einmal von Bäretswil
 nach Bauma. Auch der Chauffeur
 hatte Angst, was er auch machte.
 Aber eines Befehls ich, zu fahren
 so lange es geht. Da fing ich
 mich zu wehren an, und
 wartete im Bauma neben dem
 Chauffeur, bis er einen anderen
 Bus schickte für die winterliche Strecke.
 Koffen haben wir keine. Ein anderer
 der Kette werden, um das Material nicht
 auch niemand. Es sieht nicht gut aus.
 Schade. Warum bin ich sehr froh, dass
 sich nun etwas ändern tut. Allen
 kommt man nicht mehr. - Begleichen dank
 Es grüsst freundlich
 L. Jakob
 Bauma
 8996 Stof

und was es im Hof der der Winter-
 führung, ich sagte dem Chauffeur
 er solle die andere Strecke zum
 Bahnhof nehmen, bei dieser
 Zeit seit winterlicher Strasse wurde er
 stehen bleiben. Es war Abend um
 19.00. Er hörte nicht auf mich,
 so kam er, wie er kommen sollte,
 halb oben, halb unten, er rückwärts bei
 zum Rank hinunter, doch blieb er
 im Park stehen. Er wollte halbfahren
 aber er hatte kein Einfahrt. Ich hatte
 dann H. Schach zu Hilfe, bald sind
 Grundthal sind nicht weniger gefährlich
 es könnte dann weiter werden, als die
 der Bahn, - und waren werden wir, die
 grünen Bauma sind nicht leben, so kann
 nicht werden mit dem Fahren? Die
 Wälder sind gefährlich, man muss

Mit allen
 guten Wünschen
 für einen schönen
 A. Schachberger
 Dank



unten prangt der VZO-Schriftzug. Da sind wohl
 Fragen erlaubt.... Wirklich Bahnbrechend wäre
 aber Folgendes: Die **S 14 von Hinwil über
 Bäretswil-Bauma** nach Winterthur weiter zu
 leiten (mit Anschluss an eine neue S 43 Bauma-
 Rüti). ...

Herzliche Grüsse, Christian Erni, Bauma

Sehr geehrter Herr Turcati

Ich begreife ja die Walder, die lieber den Zug
 statt den Buss haben; für sie ist es eine Frage
 des Komfortes. Viel **wesentlicher ist aber der
 durchgehende Halbstundentakt**. Und da
 spreche ich im Namen aller Fischenthaler, die
 Gibswiler und Steger natürlich inbegriffen.
 Wenn ich nach Zürich fahren muss, bin ich ge-
 zwungen, bis Wald das Auto zu nehmen, um
 nicht im Stundentakt weiss ich wann nach Hau-
 se zu kommen. Ich finde, wir dürfen unsere
 Kräfte nicht verzetteln und müssen knallhart
 Prioritäten setzen: 1. Halbstundentakt und erst
 dann 2. den Komfort. Der ZVV soll beweisen,
 dass er zwischen Wald und Bauma den
 kompromisslosen Halbstundentakt garantieren
 kann. Das wird er nicht können; also doch den
 Zug, wie die Fachleute der IG das bewiesen ha-
 ben. Freundlich grüsst Sie und Ihre Vorstands-
 kollegen und -kolleginnen

Hans Rudolf Wendel, Fischenthal

Gertrude Merz aus Rüti findet es betreffend Um-
 weltschutz unverantwortlich, Bahnen durch Bus-
 se zu ersetzen. Es ist anzuzweifeln, ob das Platz-
 angebot mit Bussen genügen kann. Falls der
 Platz zuwenig ist, steht es sich in einem Zug noch
 einigermassen zumutbar. In einem Bus stehen
 sollte gar nicht erst erlaubt sein, da es im Falle
 eines Unfalls, der ja auch mit Bussen nicht sel-
 ten ist, viel zu gefährlich ist! Sie ist aus erwähn-
 ten Gründen **100 prozentig gegen eine Um-
 stellung von Bahn auf Bus**.

Wir hätten noch viele Gedanken und Zweifel
 äussern können. Wir danken allen Leserinnen
 und Lesern, die sich bemüht haben, uns zu
 schreiben. Es tut gut zu spüren, nicht Einzel-
 kämpfer zu sein. Wir garantieren Ihnen, weiter-
 hin all unsere Kräfte einzusetzen, um eine sinn-
 volle Lösung des Problems zu finden.

Bahn-Viadukt der S43 im
 Grundtal zwischen Wald
 und Rüti: sollen sich die
 Fahrgäste künftig in
 vollgestopften
 Gelenkbussen durchs
 Grundtal schütteln
 lassen?

Es lockt der Baschlisgipfel

Wir veröffentlichen in freier Folge Wanderberichte über Ziele entlang der S26. Mit dieser Serie hoffen wir, unsere Leser zu angenehmen Wanderungen ohne lange Anfahrten animieren zu können.

Routenbeschreibung

Die Zahlen in Klammern verweisen auf die "Heimatkundlichen Anweisungen" weiter unten.

Rolf Flückiger Den Namen "Steg" verbindet man meist mit dem Hörnli. Doch, wer kennt schon den Baschlis Gipfel? Der schöne Aussichtspunkt (1064 m ü.M.) liegt auf der linken Talseite des Tösstals. Er ist auf einer abwechslungsreichen Wanderung zu erreichen.

Vom Bahnhof Steg **(1)** wandern wir die



Ortsansicht Steg

Bahnhofstrasse aufwärts bis zum stattlichen Gasthaus "zum Steg". Gleich dahinter steht das prächtige Doktorhaus **(2)**. Eine Brücke führt über die Bahnlinie **(3)**, und der Weg schwingt sich dann in einem eleganten Bogen aufwärts über einen Wiesenhang. Unter uns liegt Steg. Auffallend sind die schönen, grossen Einfamilienhäuser. Im Wald beginnt ein kurzer, ruppiger Aufstieg über den Rappengubel, am Hof

"Doktorhaus" in Steg



Burgbühl vorbei zum "Schloss" **(4)**. Statt Trompetenklang und Rüstungslärm empfängt uns dröhnender Hundegebell: Das grosse Haus beherbergt eine Ferienstation für vierbeinige Lieblinge.

Froh, dem Lärm entronnen zu sein, findet man sich plötzlich auf einem weiten "Bödeli".

Ein elegant gewundenes Strässchen schlängelt sich durch Wiesenflächen und lässt den Blick frei auf die gegenüberliegenden Tösstalberge vom Hörnli bis zur Scheidegg. Bei sichtigem Wetter sind die Glarner- und Schwyzeralpen zum Greifen nah.

Oberhalb des Hofes Neuhaus steigt der Weg noch einmal an. Anstelle des Hörnli dominiert nun der Bachtel die Szenerie.

Während der Walddurchquerung bleibt man fast exakt auf 1000 Meter Höhe. Unmittelbar nach dem Waldausgang steigen wir dem Waldrand entlang hoch und erreichen bald den Baschlis Gipfel. Das Hexenhaus vor den sieben Tannen, die beiden Feuerstellen sowie die weite Sicht auf die Höhenzüge gegenüber und auf den Säntis machen den Ort zum idealen Rastplatz.

Durch den Wald geht's nun, auf unmarkiertem Weglein, durch den Wald hinab zum Strässchen, das uns zum Sunnehof führt. Die gastliche Wirtschaft mit den feinen Bauernspezialitäten und der hervorragenden Kirschtorte lohnt einen Besuch.

Von hier - ein Stück weit geht's leider auf der geteerten Fahrstrasse - können wir über den Tännler und das Lochbachtobel nach Bauma absteigen. Kürzer kommen wir aber über Ober-Wolfsberg und von dort auf der ungeteerten Abkürzung zu unserm Reiseziel.

Heimatkundliche Anmerkungen

1 Steg

Steg gehört zur politischen Gemeinde Fischenthal. Hier zweigt die Hulfteggstrasse ab, die ins Toggenburg und nach Fischingen hinüber-



Auf dem "Rappengubel"

führt. Sie ist teilweise aus dem Fels herausgesprengt worden.

Ein Merkmal dieser Gegend ist der "Flarz", in langer Reihe zusammengefügte Wohnhäuser mit flachen Dächern. Die Fassade ist nicht einheitlich, denn viele Hauseigentümer wohnen unter dem gemeinsamen Langgiebel. Der eine verputzt die Fassade, der andere verschindelt sie, ein dritter erstellt hinten einen Anbau oder setzt ein steileres Dach auf. Lange Fensterreihen auf der Sonnenseite lassen möglichst viel Licht in die niedrigen Stuben, wo früher gesponnen und gewoben wurde. Durch die Haustüre, die sich an der Hinterfront befindet, gelangt man meist direkt in die Küche. Neben den Flärzen gibt es in den Dörfern des oberen Tösstales auch Mehrfamilienhäuser mit Dachlukarnen und Mansardendächern, daneben Giebelhäuser mit Fachwerk und moderne Wohnbauten. Auffallend die vielen neu entstandenen Einfamilienhäuser.

Steg war als Brückenort am Jakobsweg, der von Deutschland durch die Schweiz bis nach Santiago de Compostela an der spanischen Atlantikküste führt, von Bedeutung. Nach der beschwerlichen Etappe übers Hörnli übernachteten die Pilger im Gasthaus "zum Steg". Er ist schon im 16. Jahrhundert urkundlich erwähnt.

Heute ist Steg Ausgangspunkt vieler Wanderungen. Es besitzt ein Schwimmbad und einen Skilift.

2 "Doktorhaus", Steg

Auf Mauerresten eines spätmittelalterlichen turmähnlichen Gebäudes, das wahrscheinlich den Brückenübergang sicherte, wurde das so-

genannte "Doktorhaus" gebaut. Um 1690 von Hans Jakob Diener von Rütiwies erstellt, war das Haus von diesem Geschlecht zweihundert Jahre lang bewohnt. Es diente als Wohnhaus, Arztpraxis und Apotheke. 1979 wurde das stattliche Gebäude einer Restauration unterzogen.

3 Tösstalbahn

Vor weniger als 200 Jahren wurde die erste Talstrasse von Winterthur nach Wald gebaut. Zuvor mussten die Fuhrleute entweder einen weiten Umweg über die talseitigen Bergzüge machen oder dann das Bett der Töss als Fahrweg benutzen. Durch das Aufkommen der Industrie und den oft weiten Arbeitsweg der Arbeiter und Angestellten wurde schnell auch der Wunsch nach einer Bahnverbindung wach. Selbst das gewaltige Projekt einer Bahn von Waldshut über Winterthur – Bauma (!) – Sargans – Chur nach Italien existierte auf dem Papier. Aber wie zahlreiche andere, konnte auch diese Bahnidee wegen Geldmangels nicht verwirklicht werden.

Nach zehnjährigem Planen, Diskutieren und Kalkulieren wurde dann 1875 wenigstens das Teilstück Winterthur – Bauma eröffnet. Ein Jahr später war die Weiterführung bis Wald und Rüti fertig gestellt. Noch im gleichen Jahr beschädigte ein Hochwasser die Bahnanlagen schwer. Zwischen Kollbrunn und Bauma waren die Anlagen an dreizehn Stellen mit einer Gesamtlänge von über 2 Kilometern völlig zerstört.

Auch unter den Streitereien der damals verschiedenen, sich konkurrierenden Privatbahnen litt die Tösstalbahn. Dank einem reichen Kaufmann in Mailand konnte sie überleben. 1918 gingen die Tösstalbahn und die Wald-Rüti-Bahn an die Schweizerischen Bundesbahnen über. 1951 wurde die Tösstalstrecke als einer der letzten in der Schweiz elektrifiziert.

4 "Schloss"

Eine Burgstelle, vermutlich der Stammsitz des kyburgischen Amtmanns (1232 bis 1257), befindet sich auf dem linken Ufer der Töss und des Schmittenbachs, nordwestlich der Höfe "Burgbühl/Burgböl" und "Schloss", und ist vom Berg durch einen Halsgraben abgetrennt. 1780 sollen die letzten Mauerreste zum Bau des Hofes "Burgbühl" verwendet worden sein.

auf dem
Höhenweg
bei "Schloss"



Fortsetzung -->



Panorama vom Baschlisgipfel aus: Schnebelhorn, Hüttchopf, Scheidegg, Alpen

Impressum

Herausgeberin

IG Tösstallinie
Eilibergstr. 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

Sandra Hocevar
Lipperschwendi 52
8494 Bauma

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil.
Auflage:
2000 Exemplare.

Gedruckt auf
Recycling-Papier.

Wanderinfos

Ausgangspunkt:

Steg SBB (ZVV-Linie S 26)

Endpunkt:

Bauma SBB (ZVV-Linie S26, ZVV-Linie 800.835
Pfäffikon-Saland, ZVV-Linie 850 Wetzikon-
Bäretswil-Bauma)

Schwierigkeitsgrad:

leichte bis mittelschwere Familienwanderung für
Frühling, Sommer, Herbst; Höhendifferenz ca.
380 Meter; steiler Aufstieg bis zum "Burgbühl";
teilweise steiler Abstieg nach Bauma; meist gut
begehbare, sichere und ungeteerte Wege

Marschzeiten

Steg - Rappengubel - Schloss - Baschlisgipfel:
ca. 1 1/2 h

Baschlisgipfel - Sunnehof:
ca. 30 min

Sunnehof - Wolfsberg - Bauma:
ca. 45 min (über Tännler -
Lochbachtobel ca. 1 1/4 h)

Rast- und Picknickplätze:

schöner Rastplatz mit Feuerstelle auf dem
Baschlisgipfel; Ruhebänke oberhalb von Bauma

Badegelegenheiten:

Schwimmbad Steg, Hallenbad Bauma, in der
Töss

Restaurants:

Rest. "Bahnhof", Steg: Do. geschl., Freitag ab
16.00 geöffnet / Rest. "zum Steg", Steg: Di.
geschl. / Rest. "Sunnehof": Mo. und Mi. ge-
schlossen

Karte:

Wanderkarte des Kantons Zürich, 1 : 25 000,
Blatt 6



willkommene Rast
(Sunnehof)

Einladung Baustellenbesuch AlpTransit, Samstag 22. Juli 2006

19

ZUGnummer 20, Juni 2006

Wie in der ZUGnummer 19 angekündigt, sind hier nun die genauen Angaben zu unserem Ausflug an die Baustelle des längsten Eisenbahntunnels der Welt. Alle Mitglieder der Interessengemeinschaft Tösstallinie (IG) und ihre Angehörigen und Freunde sind herzlich willkommen!

Programm

Individuelle Anreise

09.40 Treff punkt Bushaltestelle Silenen „Gemeindehaus“

Kurzer Fussmarsch zur Baustelle

- 10.00 - Beginn der Besichtigung
- Vortrag von ca. 1 Std.
- Besichtigung der Tunnelbaustelle ca. 1 Std.
- Umziehen, Hin- und Rückwege ca. 1 Std.
- 13.00 Ende der Besichtigung, individuelle Mittagspause. In der Baukantine ist Platz für die IG reserviert.
- 14.12 Bus nach Flüelen ab Bushaltestelle Silenen „Gemeindehaus“
- 15.03 ab Flüelen, Schifflände Fahrt auf Dampfschiff „Wilhelm Tell Express“ nach Brunnen, gemeinsamer Apéro.
- 15.52 Ankunft in Brunnen, individuelle Rückreise

Möglicher Fahrplan Hinweg

Rapperswil ab	8.00
Arth-G. an/ab	8.47/8.54
Erstfeld an/Bus ab	9.23/9.28
Silenen, Gemeindehaus an	9.38

Möglicher Fahrplan Rückweg

Brunnen Schiffsteg an	15.52
Fussweg ca. 15 Minuten	
Brunnen Bahnhof ab	16.20
Zug an/ab	16.54/16.58
Thalwil an/ab	17.15/17.22
Päffikon SZ an/ab	17.39/17.49
Rapperswil an	17.55

Kosten

- Billetkosten für Bahn, Bus und Schiff: mit Halbtax ca. Fr. 40.-
- Besichtigung Baustelle AlpTransit: die IG übernimmt die Kosten
- Essen in der Alptransit-Kantine (freiwillig) Fr. 20.-: Fleisch, Beilage, Salat: leider kein Vegi. Vor Ort bezahlen, aber auf Anmeldung ankreuzen
- Apéro auf Dampfschiff, inkl. Wechsel in 1. Klasse: von der IG offeriert



Anmeldetalon und
Teilnahme-Bedingungen
siehe nächste Seite!



-> Programm siehe Seite 19!

Anzahl Personen

- Teilnahmeberechtigt sind Mitglieder der Interessensgemeinschaft Tösstallinie (IG).
- Die Gruppengrösse ist begrenzt. Bei zu vielen Anmeldungen werden die Personen in der Reihenfolge der Anmeldung berücksichtigt. Falls eine Anmeldung nicht möglich war, werden wir Sie bis Ende Juni benachrichtigen.
- Familien- und Einzelmitglieder der IG dürfen von maximal einer Person die nicht Mitglied ist begleitet werden.
- Von juristischen Personen und öffentlich-rechtlichen Körperschaften die Mitglied der IG sind, dürfen maximal zwei Personen teilnehmen.

Körperliche Anforderungen

- Mindestalter am 21.7.2006: 14 Jahre
- gute körperliche Verfassung, gehen und stehen während ca. 2 Stunden ohne Probleme
- keine Kreislauf- oder Atemprobleme
- kein Herzschrittmacher



Bild AlpTransit: Monorail zur Tunnelbohrmaschine

20
Jahre
nummer



Bitte bis zum 23.6.06 (eintreffend) einsenden an:
IG Tösstallinie, Eilibergstrasse 4, 8492 Wila

Anmeldetalon ☒ zutreffendes ankreuzen (Zugbillet selber kaufen; die Abo-Angaben braucht die IG nur für den Klassenwechsel auf dem Schiff)

☐ Familien- oder Einzelmitglied

☐ juristische Person oder öffentlich-rechtliche Körperschaft. Name:

1. Person

Vorname, Name: Adresse, PLZ, Ort:

E-Mail / Fax: Geburtsdatum: __ . __ . __ Menu ☐ ja ☐ nein

Ich habe: ☐ Halbtax-Abo ☐ GA 2. Klasse ☐ GA 1. Klasse

2. Person

Vorname, Name: Adresse, PLZ, Ort:

E-Mail / Fax: Geburtsdatum: __ . __ . __ Menu ☐ ja ☐ nein

Ich habe: ☐ Halbtax-Abo ☐ GA 2. Klasse ☐ GA 1. Klasse

Begleitperson

Vorname, Name: Adresse, PLZ, Ort:

E-Mail / Fax: Geburtsdatum: __ . __ . __ Menu ☐ ja ☐ nein

Ich habe: ☐ Halbtax-Abo ☐ GA 2. Klasse ☐ GA 1. Klasse