

ZUG 22 nummer 22

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 13. Jahrgang, Nummer 22 • Sommer 2007

Fahrgäste der teilweise Stundentakt-Linien S5, S6, S26, S29 und S41: sammeln Sie mit!

Jetzt oder nie!!!

Endspurt für die Initiative Halbstündliche S-Bahn für Alle

Die Unterschriftensammlung für unsere Initiative läuft gut, aber wir sind noch nicht am Ziel: es fehlen rund 2'000 Unterschriften und die Zeit wird knapp! Bitte leisten Sie einen letzten Einsatz. Sammeln Sie Unterschriften bei Bekannten, Verwandten, Nachbarn, in Ihrem Verein oder auf der Strasse!



Sandro Turcati Am 9. März lancierte die Interessengemeinschaft Tösstallinie (IG) die kantonale Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“. Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr des Kantons Zürich soll wie folgt ergänzt werden: „Die Grundversorgung gemäss Abs. 1 auf dem regionalen Bahnnetz (S-Bahn) umfasst mindestens ein halbstündliches Angebot im Bahnbetrieb für alle im kantonalen Richtplan Verkehr aufgeführten Stationen und Haltestellen.“

Wieso diese Volksinitiative?

Die Initiative setzt ein klares Zeichen für den öffentlichen Verkehr und die Weiterentwicklung unserer Zürcher S-Bahn. Näheres über Zweck und Vorbereitungen wurde bereits in der ZUGNummer 21 (siehe www.halbstuendlich.ch) berichtet. Hier nochmals die wichtigsten Argumente in Kurzform:

Die S-Bahn verbindet Menschen aus allen Regionen, und erlaubt es ihnen, zur Arbeit, zum Ausbil-

Editorial

Hannes Gehring Im November 2006 haben wir die Lancierung der Initiative beschlossen. In der Zwischenzeit konnten wir sie zur Vorprüfung einreichen und am 9. März mit dem Sammeln der Unterschriften beginnen. Über ein Dutzend Parteien und Organisationen sind im Initiativkomitee vertreten und helfen mit. Unzählige Presseberichte machten die Initiative bekannt.

Der Zähler auf der Homepage des Initiativkomitees www.halbstuendlich.ch zeigte am 31. Mai die Zahl 5'185. Aus den Grafiken unter "Download" erkennt man aber, dass seit Anfang Mai die Zahl der eingehenden Unterschriften pro Tag von ca. 80 auf 30 abgesunken ist.

Bis zum 9. September müssen wir 6'000 Unterschriften beisammen haben. Weil jeweils auch ungünstige dabei sind, brauchen wir aber mindestens 7'000. Da zudem im Sommer viele Leute weg sind, müssen wir die Unterschriften möglichst noch vor den Ferien sammeln! Sollte uns dies nicht gelingen, wird die halbstündliche Bedienung unserer S-Bahnstrecken ein Traum bleiben in weiter Ferne. Es gilt also: Jetzt oder nie!

Unterschriftenbögen können Sie herunterladen von www.halbstuendlich.ch, bestellen per Mail an iksekretariat@bluewin.ch oder per Telefon 055 266 25 04.

Fortsetzung nächste Seite

dungsort, zum Einkauf oder in Erholungsgebiete zu gelangen.

Unsere Wirtschaft braucht die S-Bahn, weil Verkehr, der in Wirtschaftszentren nur auf Strassen baut, zum Kollaps führen würde.

Unsere Umwelt braucht die S-Bahn, weil diese sie viel weniger belastet als der motorisierte Individualverkehr. Aber wo die S-Bahn nur selten fährt, bleibt oft keine andere Wahl als das Auto.

Unsere Gesundheit braucht die S-Bahn, weil sie umweltfreundlich ist.

Wir sitzen gerne in der S-Bahn um zu lesen, mit-

die IG Wehntal, umverkehr, Pro Bahn, SEV und VCS unterstützen das Volksbegehren. Auch Bezirksparteien von CVP und EVP sowie Ortsektionen von EDU und FDP sind mit dabei. Für die IG Tösstallinie engagieren sich im Initiativkomitee Hannes Gehring, Priska Ochsner, Peter Schwarzenbach, Urs Steffen und Sandro Turcati, der auf Wunsch der Parteien und der anderen Verbänden das Komitee präsidiert.

Diese Organisationen sind nicht nur für die Unterschriftensammlung besorgt, sondern tragen auch zur Finanzierung der Initiative mit gut 1/3 des Gesamtbudgets von rund 20'000 Franken bei. Etwa gleichviel steuert die IG selbst aus dem, deshalb stark schrumpfenden, Vereinsvermögen bei.

Für das letzte Drittel ist das Komitee auf Spenden angewiesen. Dafür hat die IG ein spezielles Postcheckkonto eingerichtet: IG Tösstallinie, Initiativkomitee S-Bahn, 8492 Wila, Konto 85-605123-0. Bis Ende April sind bereits über 2'000.- CHF an Spenden eingetroffen. Herzlichen Dank an alle, die mit ihrem Einsatz oder ihrer Spende zum Gelingen der Initiative beigetragen haben!

Die Unterschriftensammlung

Alle Parteien und Organisationen, welche die Initiative unterstützen, verteilen Unterschriftensammelbogen an ihre Mitglieder. Je einen Unterschriftenbogen haben alle Mitglieder der IG im März erhalten.

Die Initiative kommt vors Volk, wenn mindestens 6'000 Unterschriften von Stimmberechtigten im Kanton Zürich bis am 9. September 2007 eingereicht werden können. Eine Beglaubigung der Unterschriften ist nicht nötig! Sie wird durch die Justizdirektion nach der Einreichung vorgenommen

Bitte schicken Sie also noch vor den Sommerferien 2007 alle Unterschriftenbogen, auch wenn nur 2 Zeilen ausgefüllt sind, an „Halbstündliche S-Bahn für Alle“, Sekretariat Initiative, Im Brand 24, 8637 Laupen.

Wie geht's dann weiter?

Laut Kantonsverfassung findet die Volksabstimmung innert 30 Monaten nach Einreichung der Unterschriften statt. Diese Frist kann um 6 Monate verlängert werden, falls der Kantonsrat einen Gegenvorschlag ausarbeitet. Die Volksabstimmung findet also spätestens im September 2010 statt.

Danach - sofern das Volk ja sagt - hat die Regierung bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 Zeit, die Initiative umzusetzen. Wenn alles gut geht, dauert es also noch gut 5 Jahre, bevor die Züge überall im Kanton Zürich halbstündlich rollen werden. Darauf warten wir im Töss- und Jonatal seit 131 Jahren! Was sind also 5 Jahre mehr ...?... ;-)



— Nur Stundentakt

einander zu reden, etwas zwischendurch zu essen, Musik zu hören und uns zu entspannen.

Die S-Bahn fördert die Wohnqualität. Wohngebiete mit guter Bahnanbindung sind begehrt.

Die S-Bahn schränkt die Zersiedlung ein: Siedlungen entwickeln sich rund um die Haltestellen, statt entlang der Strassen.

Die Initiative stärkt die S-Bahn auch in den Regionen und entlastet die Zentren vom Strassenverkehr.

Die Initiative dient der der ganzen Kantonsbevölkerung, Autofahrenden und Nichtautofahrenden. Der öffentliche Verkehr darf nicht zweite Wahl sein.

Die S-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Von ihr hängen die Möglichkeiten ab, auch auf Buslinien Verbesserungen und gute Anschlüsse einzuführen.

Das Initiativkomitee

Es besteht aus Vertreterinnen und Vertretern zahlreicher Parteien und Organisationen. Die Kantonalparteien von SP, GP und GLP sowie

Die Veränderungen auf der Linie S26 seit dem Fahrplanwechsel - Stellungnahme der IG Tösstallinie

Seit dem 10. Dezember 2006 fahren die Züge der S26 nach einem neuen Fahrplan. Die Strecke Winterthur – Rüti wird an allen Tagen im gleichen Takt bedient: Winterthur an xx.16, ab xx.44; Rüti an xx.48, ab xx.11. Werktags wendet die S26 in Rüti, an Wochenenden bedient sie auch die Strecke Rüti – Rapperswil, weil dann die neue S15 nicht fährt.

Sandro Turcati Nach wie vor wird werktags die Strecke Winterthur – Bauma halbstündlich bedient, die Strecke Bauma – Wald nur stündlich. – Eine grosse Einbusse hat hingegen die Bahnstrecke Wald – Rüti erfahren: Sie wird neu nur noch stündlich bedient.

Nebst diesen Veränderungen gab es aber auch Detailanpassungen mit massiven Folgen, die zu Verärgerung und Unverständnis geführt haben:

In Winterthur hatte die S26 vor dem Fahr-

Von Weisslingen aus ist nur noch Winterthur via Kollbrunn erreichbar. Nach Bauma passt der Postautoanschluss in Kollbrunn um wenige Minuten nicht mehr.

Auch von Bichelsee – Seelmatten kann nur noch Winterthur via Turbenthal erreicht werden. Nach Bauma passen die Postautoanschlüsse in Turbenthal nicht mehr.

In Rapperswil besteht werktags kein Anschluss mehr auf den Voralpen-Express. Nur noch an Wochenenden ermöglicht ihn die S26.



planwechsel Anschluss an den ICN von/nach St.Gallen und die S7 von/nach Kempttal – Kloten. Diese Anschlüsse sind seit dem 10. Dezember nicht mehr vorhanden, teils fehlen nur wenige Minuten. Die S8 nach Wallisellen – Oerlikon ist meist nur mit einem Spurt erreichbar.

Die IG Tösstallinie fordert, dass all diese Anschlüsse wieder hergestellt werden, abgesehen vom Anschluss auf den Voralpen-Express, der werktags tatsächlich nicht herzustellen ist. Es ist in der Tat nicht einsehbar, wieso man mit den

Fortsetzung nächste Seite

Inhalt

Endspurt für die Initiative Halbstündliche S-Bahn für Alle 1

Editorial 1

Die Veränderungen auf der Linie S26 seit dem Fahrplanwechsel - Stellungnahme der IG Tösstallinie 3

S26 seit Fahrplanwechsel: massive Verschlechterungen für die Passagiere 5

Was geschieht, wenn man den SOS-Knopf drückt? 10

Der beschwerliche Bus-Betrieb Rüti – Wald 11

14. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie 12

Kreuzungsstation Rikon, vis à vis Wartehäuschen: "Wie kommen wir da rüber?"



schnelleren Fahrzeugen der Turbo nicht in der Lage sein soll, den Fahrplan so zu optimieren, wie er mit den langsameren Vorgänger-Zügen (NPZ) möglich war. Der Fahrplan 2007 wurde anscheinend nicht mit den Busfahrplänen abgestimmt.

Zu den Vorteilen der neuen Fahrzeuge zählen sicher der flache Einstieg und die ruhige Fahrweise, zumindest auf kurvenarmen Strecken. Sie sind leicht schneller als die NPZ, wobei dies nur den Fahrgästen, die Winterthur oder Rüti als Ziel haben, zu Gute kommt. Die Platzverhältnisse sind schlechter als früher: Die 5-er Sitzplätze sind zu eng und bieten lediglich einen Tram-Sitzkomfort, der für längere Fahrzeiten inakzeptabel ist. Auch die erste Klasse überzeugt nicht: Einerseits ist das Platzangebot dort sehr knapp, und unterscheidet sich wenig - im Vergleich zum Aufpreis - von den oben erwähnten „Tramsitzen“. Die Erstklass-Plätze muss man stets suchen, weil die Zusammensetzung der Züge variiert, was ärgert und den Fahrgastwechsel verzögert.



*Kreuzungsstation Rikon:
"100 m-Schleife
zum Parkplatz oder
übers Gleis?"*

Den grössten Ärger löste aber die Ausgestaltung der neuen Kreuzungsstationen in Rikon und Wila aus. Diese wurden in den vergangenen Jahren einseitig mit hohen Perrons ausgerüstet - in der Annahme, das andere Gleis werde nicht regelmässig gebraucht. Nun aber kreuzen die Züge regelmässig dort. Es lässt sich jeweils nicht voraussagen, welcher Zug am hohen Perron und welcher am mittleren Hilfsperron hält, aber alle Fahrgäste müssen nun auf dem ersten, hohen Perron warten. Entsprechend langsam, mühsam und gefährlich gestaltet sich der Fahrgastwechsel auf dem schmalen Hilfsperron zwischen den beiden Gleisen, insbesondere für Fahrgäste, die das tiefe Hinuntersteigen aufs Gleisbett zu recht scheuen. Sollten diese Stationen definitiv zu Kreuzungspunkten werden, müssen sie dringend mit einem zweiten Aussenperron und einer Unterführung ergänzt werden.

Inzwischen sollen provisorische Massnahmen ergriffen werden, wie beispielsweise eine Neudefinition der genauen Haltepunkte und eine Absenkung der Zugänge vor diesen Bereichen. Aber auch eine vorläufige Rückverlegung der Kreuzungen auf die vorherigen Kreuzungsstationen Kollbrunn und Turbenthal würde dieses Problem und womöglich auch das Anschlussproblem der Regionalbusse entschärfen.

Wo die Kreuzungspunkte definitiv sein sollen, hängt vom langfristigen Konzept für die Tösstalbahn ab. Die IG lehnt eine Zementierung des heutigen Angebotes strikte ab und verlangt die halbstündliche Bedienung zwischen Winterthur und Rüti. Optionen dazu wurden mit den Gemeinden diskutiert und in der Zugnummer 21 dargestellt. Hier nochmals die Eckdaten zur Erinnerung:

1. Aktuell-Plus optimiert: 20-40-Minutentakt zwischen Winterthur und Rüti mit der bestehenden Infrastruktur. Kurzfristig realisierbar, kein Präjudiz für langfristige Lösungen.

2. Exakter Halbstundentakt zwischen Winterthur und Rüti mit fünf Zügen im Umlauf, Bedienung zusätzlicher Haltestellen möglich. Punktueller Ausbau von Kreuzungsstationen, abhängig von den Zusatzhalten. Auch längerfristig guter Kompromiss zwischen Angebot und Kosten.

3. Exakter Halbstundentakt zwischen Winterthur und Rüti mit vier Zügen im Umlauf. Eventuell Aufhebung von Halten und örtlicher Busersatz. Ausbau der Bahninfrastruktur, jedoch langfristig kostengünstiger Betrieb.

Daraus wird ersichtlich, dass die Diskussion über den definitiven Ausbau der Bahnanlagen nicht viel Sinn macht, bevor nicht klar ist, welches Angebotskonzept für die Tösstalbahn als Grundlage dienen soll. Von diesem Konzept hängen die Anforderungen an die Infrastruktur ab - und nicht

umgekehrt!

Zusammenfassend wird sich die IG einsetzen für:

- die Verbesserung, zumindest die Wiederherstellung der Anschlüsse ans regionale Busnetz
- die Fahrgast-Freundlichkeit der Perronzugänge, insbesondere an den Kreuzungsstationen
- die allenfalls daraus resultierende Rückverlegung von Kreuzungsstationen wie vor Dezember 2006
- die Erarbeitung eines langfristigen Angebotskonzeptes für die Tösstalbahn, welches die halbstündliche Bedienung vorsieht und den Investitionsbedarf für die Bahnanlagen nachhaltig definiert.

S26 seit Fahrplanwechsel: massive Verschlechterungen für die Passagiere

Neben den schönen neuen Zügen der THURBO führten viele Änderungen nach dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2006 zu grossem Ärger bei den Fahrgästen. Wir zitieren die Leserbriefe auszugsweise.

Zürcher Verkehrsverbund ZVV, Reklamation betreffend S26....

Ich möchte mich über die Verbindung S26 beschweren. Einerseits mal im Allgemeinen über das Angebot. Die erste Zugverbindung ab Gibswil Richtung Rüti ist erst um 6.33! Ich arbeite in Affoltern am Albis und habe deshalb keine Chance um 8.00 im Geschäft zu sein. Gibt es keine Möglichkeit, wenigstens morgens und abends einen Halbstundentakt einzuführen und somit den ersten Zug ab Gibswil Richtung Rüti ab 6.03 fahren zu lassen?

19.2.2007 Morgens kam 6.33 ab Gibswil keine S-Bahn. Irgendwann kam dann ein Ersatzbus. Dieser fuhr bis Wald. Dort mussten wir auf einen anderen Bus umsteigen. Ich erreichte erst die S15 7.21 ab Rüti! Und war somit erst um 8.34 in Affoltern am Albis!



Werbeprospekt ZVV

27.2.2007 Die S26 kommt mit ca. 5-10 Minuten Verspätung von Fischenthal. Es erfolgt keine Information! In Wald werden alle Fahrgäste gebeten auf den Bus umzusteigen. Der Bus ist aber schon mehr als voll! Ich erreiche wieder erst die S15 7.21 ab Rüti! ...

19.3.2007 Heute morgen warte ich wieder auf die S26 6.33 ab Gibswil. Sie kommt nicht. Irgendwann hat ein Fahrgast die Information angefragt, da wurde uns mitgeteilt dass der Zug noch in Bauma sei. Die S26 ist dann mit grosser Verspätung eingetroffen. Wiederum werden wir nicht informiert und ich erreiche die S15 erst um 7.21 ab Rüti! Aufgrund der Vorkommnisse am 19. und 20.2.2007 habe ich extra vorher im Internet nachgeschaut ob der Zug pünktlich ist. Wiederum habe ich keine Information über Verspätungen gefunden.

Eine Verspätung kann es ja mal geben, aber wenn so kurz hintereinander so viele Verspätungen auf der gleichen Linie auftreten, müsste man vielleicht abklären ob der Fahrplan angepasst werden müsste! Und zwar jetzt, nicht erst

beim nächsten Fahrplanwechsel! Wir werden vom öffentlichen Verkehr sowieso schon vernachlässigt mit dem Stundentakt in Gibswil!

Ich kann es mir nicht leisten jede Woche zu spät zur Arbeit zu erscheinen! Wenn auf die S26 kein Verlass ist, so erstatten Sie mir doch bitte die Parkplatzgebühren für den P&Ride in Rüti!

Freundliche Grüsse, M.A., Gibswil
(Name der Redaktion bekannt)

Betrifft Shuttle Wald ZH - Rüti ZH

Sehr geehrter Herr Turcati

Als Regelmässiger Pendler, sind auch mir die Zustände nach Streichung des Shuttels bekannt. Ihr Artikel im Zürcher Oberländer vom 23.12.2006 trifft den Nagel auf den Kopf. Ich bin auch der Meinung, dass im Tösstal der durchgehende 1/2 Stundentakt hingehört. Also von Winterthur bis nach Rapperswil.

..... Wenn Sie einmal auf der Homepage vom ZVV sind, klicken Sie doch mal „Visionen“ an. Dort ist sogar von einer S43 die Rede. Diese würde von Wald nach Rapperswil bis nach Einsiedeln geführt. Ob dies allerdings einmal kommt, entzieht sich natürlich meiner Kenntnis.

Ich hoffe, dass zwischen Wald und Rüti bald eine Besserung eintrifft.

Guten Rutsch und ein Frohes Neues Jahr.
Mit freundlichen Grüssen,
Heinz Schaufelberger, Samstagern

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:
Sandro Turcati
Eilibergrasse 4
8492 Wila

Vizepräsident und
Delegierter Pro Bahn:
Peter Schwarzenbach
Raad
8494 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

*Fortsetzung
nächste Seite*

An Zürcher Verkehrsverbund, SBB-Infrastruktur, Turbo AG, Gemeinderat Wila und IG Tösstallinie

..... Seit 10. Dezember 2006 sind wir im Tösstal mit dem Wechsel von Fahrplan und Betreiberfirma mit neuen Situationen konfrontiert, die ärgern und Fragen aufwerfen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass insbesondere durch das Verschieben der Kreuzungs-Stationen massive Verschlechterungen für die Passagiere entlang der S26 eingetreten sind. Demgegenüber ist leider kein einziger Vorteil auszumachen. Der Einsatz der neuen Züge kann dieses Bild auch nicht wirklich korrigieren; auch dort ist nicht alles Gold was glänzt. Zudem wären diese Fahrzeuge auch einsetzbar gewesen ohne dieses verunglückte Fahrplankonzept.

Als überzeugter Verfechter des öV und insbesondere der Tösstallinie befürchte ich, dass die in letzter Zeit umgesetzten Veränderungen die Attraktivität der Tösstallinie beeinträchtigen und

zu ermöglichen; wie ist das nun zu sehen mit den bisher beschworenen Kosten?

Und was machen die armen Kerle von „Stations-Vorständen“ dort? Sie warten, bis endlich wieder eine Kreuzung ansteht (in Rikon und Fischenthal 1x pro Stunde, in Wila 2x) und sie das Stellwerk bedienen dürfen, um dazwischen Kreuzworträtsel zu lösen oder die Zeit am PC tot zu schlagen. Schaltdienst für Kundendienstleistungen gibt's ja nicht.

Ob es schlau und für die Fahrgäste bequemer ist, die Kreuzung der beiden S26 in W-Seen statt in W-Grüze durchzuführen, das müssen Sie die umsteigenden Fahrgäste fragen. Bisher war das Umsteigen auf die S12 in W-Seen sicher bequemer. Übrigens: Interpretiere ich das richtig, dass nun die S12 (ankommend um xx.18 in Seen) wieder zurück nach W-Grüze fährt, um Platz für die S26-Kreuzung in W-Seen zu machen und um dann anschliessend zurück nach W-Seen zu fahren für die fahrplanmässige Abfahrt um xx.44 ??



Rikon. Also, man kann es auch von der sportlichen Seite sehen!

zu einem Rückgang der Passagiere führen werden; ein Rückgang insbesondere jener Passagiere, welche auch noch Alternativen haben. Was die Tösstallinie aber braucht, sind überzeugte Benutzer, welche mit den Leistungen zufrieden sind; im Gegensatz zur Agglomeration lockt bei uns nämlich noch das Auto als Alternative!

Neben schlechteren Anschlüssen in Winterthur, Kollbrunn, Turbenthal und Rapperswil sind grosse Probleme erzeugt worden durch das Verlegen der Kreuzungsstationen

Die bisher aus verschiedenen Gründen optimalen Stationen Kollbrunn und Turbenthal (Postauto-Anschlüsse, Einsteigeverhältnisse) haben die Funktion einer Kreuzungsstelle nicht mehr.

Neu sind nun 3 Stationen wiederum besetzt, nur um die örtlich verschobenen Kreuzungen

Problemübergänge auf den Kreuzungsstationen Wila und Rikon

Im Rahmen der optischen Auffrischung im Hinblick auf das Streckenjubiläum erhielten die Stationen im Tösstal ca. 2001 verbesserte Publikums-Einrichtungen. Alle Stationen, welche nicht Kreuzungsstationen waren, erhielten bei dieser Gelegenheit Hochperrons, was das Ein- und Aussteigen erheblich erleichterte. Bei den Kreuzungsstationen war dies nicht möglich, weil keine Unterführungen existieren und deshalb die Gleise überquert werden müssen.

Mit dem Fahrplan 2007 wurden die Kreuzungsstellen verlegt, u.a. nach Wila und Rikon, wo wie oben erläutert Hochperrons vorhanden sind. Dass damit diverse Probleme heraufbeschworen werden, war sicher auch den Verantwortlichen bekannt; doch die Lösungen überzeugen nicht.

Nachfolgend beschränke ich mich auf die Situation in Wila, weil ich dort täglich damit konfrontiert bin. Beim Fahrplanwechsel wurden die Leute mit Plakaten darauf aufmerksam gemacht, dass sämtliche Züge auf der Seite Bauma anhalten; dies deckt sich mit den neuen und sicher nicht billigen Anhaltetafeln (60m / 100 m / 150 m), welche dem Lokführer signalisieren, wo er je nach Zuglänge anzuhalten hat. Folgsam wie ich (manchmal) bin, warte ich also am ersten Morgen am südlichen Übergang auf die Einfahrt meines Zuges auf dem hinteren Gleis. Und was passiert: Der Zug fährt zügig bis ganz nach vorn auf die nördliche Seite und alle rennen hinterher, um noch rechtzeitig einsteigen zu können!

Mit Recht wird nun der Zug nach Winterthur vorgezogen; so versperren die Passagiere dem in Richtung Bauma abfahrenden Zug wenigstens nicht den Weg beim Überqueren des vorderen Gleises. Die drei überflüssigen Anhaltetafel-Tafeln allerdings stehen noch immer so, wie's das ursprüngliche Regime vorgesehen hatte; eine einzige Tafel mit einem „H“ hätte also genügt!

In Wila wurde 2001 das Hochperron auf ca. 170 m ausgelegt; entsprechend den 7- bis 8-teiligen NPZ-Kompositionen, die bis Ende 2006 verkehrten. Und was hat man sich nun einfallen lassen in Hinblick auf die Kreuzungsverlegung? An den beiden Enden des Perrons wurden für viel Geld Übergänge gebaut mit einer unübersehbaren Tafel, dass das Überqueren des Gleises erst nach Einfahrt des Zuges gestattet sei. Und was glauben Sie, dass nun logischerweise passiert?

Da man nie recht weiss, auf welchem Gleis der Zug einfahren wird, stellt man sich ungefähr in Perronmitte auf; tendenziell eher leicht in Abfahrts-Richtung verschoben. Fährt nun der „falsche“ Zug auf dem vorderen Gleis ein, heisst dies, dass auf das hintere Perron zu wechseln ist. Dies müsste man nun nach den offiziellen Vorstellungen so machen, dass man ans Ende des Perrons marschiert, dort das Gleis überquert und dann wieder zurück in die Mitte des Perrons pilgert um dort in den „richtigen“ Zug ein zu steigen. Diese Wanderung erstreckt sich, je nach Warte- und Halteort, über 100 oder mehr Meter; dies mag zwar für Junge und Junggebliebene noch zumutbar sein, kaum aber für Ältere. Diese brauchen für den Weg weit über eine Minute. ...

Die Realität sieht deshalb so aus, dass 80% der Leute direkt hinter dem eingefahrenen Zug vom Hochperron heruntersteigen aufs Gleis und dieses überqueren. Es ist eine Frage der Zeit, bis dieses unfallträchtige Verfahren (Sturz- und Gleitgefahr) seine Opfer fordert; ich glaube kaum, dass sich dann die Verantwortlichen im Ernstfall auf die erlassene unpraktikable „Wander-Vorschrift“ berufen können.

Ich habe den verantwortlichen „Vor-Ort-Kreuzungs-Chef“ bereits in der ersten Woche gebeten, die Kreuzungen so zu führen, dass

jeweils in „Lastrichtung“ (z.B. am Morgen in Richtung Winterthur) die Züge an der vorderen Perronkante anhalten; so können 90% der Wartenden direkt einsteigen.

Kurze Zeit hat das auch funktioniert; aber heute ist's wieder so, dass in der Regel 30 Personen warten, der „falsche“ Zug an der vorderen Kante einfährt, dort 3 Leute einsteigen und die übrigen 27 dann übers Gleis steigen, um den hinteren Zug zu erreichen! ...

Enge Platzverhältnisse in den neuen Fahrzeugen

...Ich finde übrigens, dass auch die Passagiere der 2. Klasse einen Sitzplatz erwarten können; die relativ grossen Flächen im Bereich der Türen sollten den ein- und aussteigenden Passagieren und Kinderwagen vorbehalten sein, damit der Passagierwechsel rasch vonstatten geht. Sie sollten aber nicht als einkalkulierte Stehplätze dienen, weil dann auch der Fahrgastwechsel behindert wird. Ganz generell darf der Komfort nicht absinken auf das Niveau eines Trams; erstens fährt man im Tösstal länger als ein paar Minuten und zweitens zahlt man für den Transport massiv mehr. ...In Zürich zahlt man für 2 Zonen und hat weit über 100 Haltestellen



zur Auswahl, welche durchschnittlich im 10-Minuten-Takt bedient werden; im Tösstal bezahlt man von Bauma bis Winterthur 6 Zonen und das Angebot beschränkt sich auf 1 oder 2 Züge pro Stunde! Im Kanton Zürich gibt's aber einen klaren politischen Auftrag zur Verschiebung des Modalsplits in Richtung öV; deshalb muss das öV-Angebot so lukrativ sein, dass es freiwillig genutzt wird. ...

Kreuzungsstation Rikon: die Jungen auf dem rechten Weg. Die löblichen Vorbilder.

Fortsetzung nächste Seite

Fragwürdige Parkplatzbewirtschaftung

... In Wila gab's auf dem Parkplatz immer über ein Dutzend Autos diverser Leute aus Weilern ausserhalb des Dorfes, welche bis zum Bahnhof fahren und dann den Zug benutzen. ... Zusätzlich benutzten ihn auch Leute aus dem Dorf, wenn sie mit dem Zug wegfahren. Insgesamt gab's Platz für gegen 30 Autos; der Platz war aber in der Regel nicht überfüllt.

Und was haben nun die grossen Strategen angerichtet? Sie haben ein nicht übernutztes Angebot einer Bewirtschaftung zugeführt, um Einnahmen zu generieren. Und was haben sie erreicht?

- Der Platz wurde für teures Geld saniert
- Durch die Gemeinde wurden ca. 10 Plätze ausgeschieden für lokale Kurzzeit-Bedürfnisse (blaue Zone)
- Heute stehen noch 5 bis 6 Autos auf den 22 bewirtschafteten SBB-Plätzen, die übrigen Plätze sind in der Regel ungenutzt. ...
- Diverse Leute fahren nun nicht mehr ab Wila mit dem Zug; sie fahren mit dem Auto

Aus meiner Sicht kann ich nur sagen: Schade für die Tösstallinie, schade für den Umweltschutz, und auf einen kurzen Nenner gebracht: Teuer organisierter Unsinn!

Alfred Baumgartner, Wila

IG Tösstallinie

Mit grossem Interesse habe ich ihre Zeitung Nummer 21 gelesen. Ich war auch an der Orientierungsversammlung seinerzeit in Wald. Auch in Rüti macht sich immer mehr ein wildes Parkieren rund um den Bahnhof bemerkbar, obwohl wir auch einen Parkplatz in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs haben. Ich selber wohne ganz in der Nähe des Bahnhofs, darum kenne ich diese Problematik. Mein Vorschlag wäre nun, dass alle Bahnbenützer welche ein Abo haben, sei es ein Streckenabo oder ein GA, gratis parkieren könnten.



Auch ich habe ein Auto und ein GA. Ich sehe nicht ein, warum man als Abonnent noch zusätzlich Parkplatzgebühren zahlen sollte. Mit einer Vignette könnte man die Fahrzeuge einfach kennzeichnen. So würde die wilde Parkiererei von selbst aufhören. Die Quartierstrassen wären entlastet, die Polizei hätte weniger Bussen zu schreiben, und die Anwohner wären wieder zufriedener. Es hat keinen Sinn, wenn man die Sterne vom Himmel holen will, wenn man es einfacher tun könnte.

Bewirtschafteter Parkplatz auf der Kreuzungsstation Rikon

entweder direkt an den Arbeitsplatz oder an eine besser erschlossene Strecke (z.B. nach Fehraltorf). ...

- Bei der nächsten Steuererklärung wird natürlich der viel höhere Ansatz für die Autofahrt in Abzug gebracht anstelle der Billettkosten. Die entfallenden Billett- und Steuereinnahmen müssen dann wieder auf alle verteilt werden, so dass auch ich letztendlich dieses fragwürdige Vorgehen mitfinanziere.

Ich weiss von einem Banker, der in Tann wohnt und in Zürich arbeitet, dass er sein Auto jeweils in Bubikon irgendwo abstellt, und am Abend wieder heimfährt. Ich sehe schon ein, dass man den öffentlichen Verkehr fördern soll. Aber die Automobilisten darf man deshalb nicht vergessen und sie nur zu Milchkühen degradieren.

Mit freundlichen Grüssen,
Fredy Liechti, Rüti ZH

An den Zürcher Verkehrsverbund ZVV

.... Da wäre nun einmal dieser unselige Stundentakt, der aber auf der Tösstallinie einzig und allein für die Gemeinde Fischenthal ausgeheckt wurde! Bis zum letzten Fahrplan wurden die im Halbstundentakt verkehrenden Züge von Rapperswil bis Wald und von Winterthur bis Bauma jede halbe Stunde ... gewendet, während sie jede Stunde gnädigst nach Fischenthal durchgelassen wurden! Dadurch wurden die Fischenthaler ... um den Halbstundentakt geprellt. Zudem sehe ich bei dieser Massnahme absolut keine Einsparungsmöglichkeit weil, wenn die Züge jede halbe Stunde nach Fischenthal durchgefahren wären, diese etwa gleich lang unterwegs gewesen wären. ... Dafür standen dann die Zugskompositionen während mindestens 20 Minuten und mehr abfahrtsbereit in den Bahnhöfen Rapperswil und Winterthur und warteten geduldig auf ihren nächsten Einsatz.

Bei den Flugzeugen weiss man: Die rentieren nur, wenn sie sich in der Luft befinden. ...

Wenn Sie so darauf bedacht sind, dass „vereinheitlicht“ wird (.. einheitliche Gebühren...), dann bitte, richten Sie für die Gemeinde Fischenthal, eben einheitlich wie anderswo, zumindest den Halbstundentakt ein, und zwar innert nützlicher Frist, nicht aber erst im Jahr 2010 oder so.

Was soll denn das, wenn ich Ende November 2006 vom ZVV einen Brief erhalte („an die

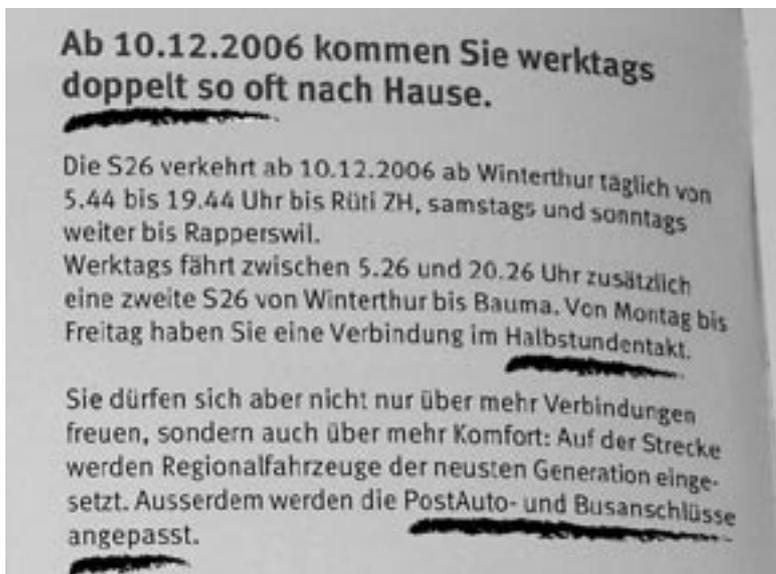
Einwohnerinnen und Einwohner von Fischenthal“) worin ich provozierend zu „mehr S-Bahn“ beglückwünscht werde und mir im weiteren „von Montag bis Freitag tagsüber alle 15 Minuten eine Verbindung vom Zürcher Oberland und zurück“ angepriesen und versprochen wird. Denn genau diese Verbindungen haben wir Fi-



schenthaler mit unserem blöden Stundentakt grad eben nicht! Weshalb denn solch verwirrende Versprechungen? Etwas Fingerspitzengefühl wäre hier wohl angebracht gewesen.

Völlig unverständlich auch, dass die drei Haltestellen der Gemeinde Fischenthal einer einzigen Tarifzone (73) zugeteilt wurden. Neidisch schiele ich z.B. auf die Tarifzone 50, welcher ca. 7 (!) Gemeinden mit etwa 10 Bahnhöfen zugeordnet sind, dazu noch mit Buslinien längs und quer! Mit dem Buskurs ab 20 Uhr zwischen Rüti

Bahnhof Steg, noch vor der Parkplatzbewirtschaftung



Flyer ZVV, Dezember 2006: alles Unterstrichene sind Versprechungen, die nicht oder nur teilweise gehalten wurden.

und Bauma muss man sich abfinden, ob man nun will oder nicht. Dass den Fischenthalern von Steg aber seit dem letzten Fahrplanwechsel gerade noch die Bushaltestelle „Boden“ -also etwa im Zentrum von Steg- gestibitzt wurde, nährt den Verdacht bzw. die Gewissheit, dass die ZVV/SBB den Fischenthalern gegenüber wirklich übel gesinnt sind. Das ist nun effektiv nicht nötig gewesen, ist ganz einfach böswillig! Gerade diese Bushaltestelle in Steg, mit Halt wohl-

Fortsetzung
nächste Seite

Knopfdruck, d.h. nur im Bedarfsfall (!), hat die nächtlichen Fussmärsche von dieser Haltestelle zu den Wohnungen um etliches verkürzt. Deshalb ist diese Haltestelle, wenn schon an diesen abendlichen Buskursen festgehalten wird, den Stegern bitte wieder zurück zu geben.

Parkuhren Fischenthal: Ich bin nach wie vor der Meinung, dass in Anbetracht der andauernden und eklatanten Benachteiligungen der Gemeinde Fischenthal (um nicht das immer wieder missbräuchlich verwendete Unwort „Diskriminierung“ zu gebrauchen) durch ZVV und SBB auf die Inbetriebnahme der Parkuhren an den 3 Haltestellen in Fischenthal unbedingt verzichtet werden muss!

57 markierte und „zahlungspflichtige“ Parkfelder allein bei der Haltestelle Steg grenzt schon an Grössenwahn. Da sollen wohl den Fischenthalern grossstädtische Verhältnisse vorgaukelt werden. Und dies für einen Dritt- bis Viertklass-Bahnservice! Zudem sollen hier grad auch noch die mit dem Auto angereisten aus-

wärtigen Hörnli-Wanderer abgezockt werden. Pikant: Bei der Badi Steg und beim Skilift Steg stehen keine Parkuhren! ... Ein von Ihnen angeönter Parkplatztourismus in Fischenthal dürfte hier an den Bahn-Haltestellen aber ohnehin nicht stattfinden, denn welcher Auswärtige mit Viertel- oder Halbstundentakt bei sich zu Hause wollte sich denn diesem unmöglichen Stundentakt in Fischenthal anpassen!? Soweit ich schon verschiedentlich beobachten konnte, hat es hier diesbezüglich noch nie Probleme in Sachen Parkplätzen gegeben; die bisherigen (Gratis-) Parkplätze an der Bahn-Haltestelle Steg waren an einem gewöhnlichen Wochentag noch selten (Bauarbeiten rund um den Bahnhof!) bis nie voll ausgelastet, dies könnte wohl höchstens an der Station Fischenthal mit den mickrigen 4 bis 5 Parkplätzen der Fall sein.

.... Mit freundlichen Grüssen
Kurt Rubli, Steg (im Tösstal)

Impressum

Herausgeberin

IG Tösstallinie
Eilbergstr. 4
8492 Wila
PC-84-51386-8
ig.toesstallinie@bluewin.ch

Redaktion, Gestaltung, Inserate

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

Abonnemente und Mitgliedschaften

Sandra Hocevar
Lipperschwendi 52
8494 Bauma

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil
Auflage:
2 000 Exemplare

Gedruckt auf
Recycling-Papier

Sind die neuen Turbo-Züge sicherer für die Fahrgäste ?

Was geschieht, wenn man den SOS-Knopf drückt?

Fahrgäste fragten uns: Was geschieht, wenn man - z.B. bei einer Schlägerei - den SOS-Knopf drückt. Kommt direkt ein Zugsbegleiter oder Bahnpolizist zu Hilfe? Oder wird man zuerst telefonisch verbunden? Aber mit wem?

Der Lokführer wird ja kaum Zeit haben, Hilfe zu leisten. Und oft ist ja kein Zugsbegleiter oder Bahnpolizist anwesend, oder er ist gerade in einem andern Wagen. Ist dieser Knopf vielleicht ein blosses Alibi zur psychologischen Beruhigung ängstlicher Fahrgäste? Was können Bedrohte von diesem Knopf erwarten?

Vom Kundenservice Turbo erhielten wir am 18. Mai 2007 folgende Antwort:

Die Anliegen unserer Kunden sind uns wichtig. Ihre Rückmeldungen helfen uns, die Qualität unserer Bahndienstleistungen aufrechtzuerhalten und zu optimieren.

In den Zügen der THURBO wird nach Drücken der SOS-Taste der Lokführer mittels Gegensprechanlage direkt alarmiert. Der Lokführer redet mit dem Reisenden und entscheidet über das weitere Vorgehen. Bei einem Ernstfall informiert er die Betriebsleitzentrale (BLZ). Von dort aus werden die entsprechenden Stellen alarmiert (Polizei, Sanität). Je nach Situation trifft der Lokführer vor Ort noch weitere Massnahmen. In den meisten Fällen wird die Taste leider nur zum Spass gedrückt, vor allem beim Aussteigen.



Der beschwerliche Bus-Betrieb Rüti – Wald

Es ist für die Chauffeure der VZO zur Zeit kein Honigschlecken mit nach wie vor zeitweise überfüllten Bussen zwischen Rüti und Wald zu pendeln. Zuviele Klagen und Reklamationen prallen auf die meist korrekt sich verhaltenden Männer am Steuer.

Peter Schwarzenbach Die Bevölkerung von Wald trauert eben ihrem Shuttle S43 nach, denn sie vermisst die reichlich vorhandenen Sitzplätze, und ärgert sich über die Stehplätze, die unbequemen Sitze und das Hin- und Hergeworfenwerden im durch das kurvenreiche Jonatal fahrenden Bus.

Die Chauffeure an der Kundenfront – zusätzlich genervt durch die vielen Baustellen – stehen nun zwischen zwei Fronten. Die einen nehmen verständnisvoll die Klagen entgegen, die andern verweisen auf den Kundendienst ihres Arbeitgebers VZO, wieder andere geben zu, dass auch sie die nun getroffene Lösung des ZVV ungeeignet finden und noch andere reden von ihrer schlimmsten Strecke Rüti – Wald, und dass sie froh seien, wenn sie wieder auf anderen VZO-Strecken zum Einsatz kämen.

So kann man nicht von einer besonders erfreulichen Reiseatmosphäre reden. Da die Busverbindung sowohl in Wald wie in Rüti auch die Funktion eines Ortsbusses übernimmt, gibt es Reisende, welche diese Dienstleistung schätzen. Leider sind Ältere, Gehbehinderte, Frauen mit Kinderwagen und Reisende mit Gepäck sehr unzufrieden, wenn die wenigen Sitzplätze von Schülern, die jeweils den Bus stürmen, alle bereits in Beschlag genommen sind. Nur in Ausnahmefällen können Chauffeure dann eingreifen.

Frühere Bahnkunden aus Wald fahren mit ihrem Auto direkt auf die P+R-Anlagen von Rüti, Bubikon oder Hinwil. Am SBB-Schalter von Wald werden deutlich mehr P+R-Abonnemente für die genannten P+R-S-Bahnhöfe verkauft. Ein ansehnlicher Teil der Walder Bevölkerung fühlt sich durch die von ZVV und VZO getroffene Sparübung (Abbau der S-Bahnverbindung S43) diskriminiert, so im Sinne „für die da oben im Entwicklungsgebiet des Kantons Zürich reicht auch ein Bus“. Für Ortsunkundige in Rüti fehlen

nach wie vor Fahrplanhinweise, dass es nicht nur eine stündliche Bahnverbindung nach Wald gibt, sondern – dies an einer andern Ecke des Bahnhofs, auf einem andern Fahrplan – auch eine 1/2- bzw. 1/4-stündliche Busverbindung. Dass inzwischen die nationalen Fahrausweise



(nicht nur die ZVV-Billette) auch in den Bussen gelten, ist nur dem energischen Eingreifen der Walder Behörden zu verdanken.

Zum Schluss sei all jenen Chauffeuren der VZO gedankt, welche die besondere Situation der Reisenden aus Wald und deren Missmut über die jetzige Lösung verstehen.

Der trojanische Bus, Geschenk der VZO an Rapperswil + Wald: das langsame Entwöhnen von der Bahn?

052/385 10 30

ASTRA

SANITÄR

8488 Turbenthal

Natel 079/430 67 32

- Sanitäre Installationen
- Neubauten, Umbauten
- Solar-Anlagen SOLKIT
- Bodenleitungen
- Reparatur-Service
- Boiler-Entkalkung
- V-Zug-Geräte

14. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie

Im ehemaligen Restaurant Hirschen - heute leider nur noch zeitweise als Partyhaus offen - trafen sich am 29. März 2007 13 Mitglieder und der Vorstand und genehmigten das Budget für die Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ einstimmig.

Hannes Gehring Die Initiative läuft ja, also kann man getrost wieder etwas zurücklehnen? Es stimmt: die Initiative läuft gut, die Frauen und Männer im Initiativkomitee und auf dem Sekretariat arbeiten sehr gut, die Unterschriften kommen herein. Doch die Zeit wird knapp (siehe Editorial auf der Titelseite).

Die statuarischen Geschäfte gingen leicht über die Bühne. Die IG Tösstallinie wird sich 2007 in erster Linie mit der Initiative beschäftigen. Wenn diese Ende September erfolgreich abgeschlossen werden kann, dann wird die Gestaltung eines sinnvollen Fahrplanes auf der Tösstallinie wieder ins Zentrum rücken.

Die Jahresbeiträge für Kollektivmitglieder der IG Tösstallinie wurden von 50 auf 100 Franken angehoben, weil bei einer kommenden

Abstimmung über die Initiative viel Geld für die Werbung benötigt wird.

Die Anwesenden nahmen das Budget 2007 für die Initiative einstimmig an, und bestätigten Präsident, Vizepräsident und Vorstandsmitglieder in ihren Ämtern.

Ruth Köppel und Kurt Graf ärgerten sich enorm über eine Wahlempfehlung: Beim Versand der Initiativbogen wurden diejenigen Personen, die für den Kantonsrat kandidierten und Mitglied des Komitees sind, zur Wahl empfohlen. Sie fanden, die IG hätte alle jene Kantonsratskandidaten zur Wahl empfehlen sollen, die sich für den öffentlichen Verkehr einsetzten, und nicht nur diejenigen im Initiativkomitee.

Priska Ochsner erstellte als Hilfe für das Sammeln von Unterschriften eine grosse Liste mit den Kontaktadressen aller Parteien und Zeitungen entlang der Stundentakt-Linien S5, S6, S26, S29 und S41. Unterschriften-Sammelaktionen können via Sekretariat Initiative, Tel. 055 266 25 04, koordiniert werden.

Ihre Meinung interessiert uns, bitte nehmen Sie mit uns Kontakt auf. Wir suchen Leute die sich engagieren!

Helfen Sie Unterschriften zu sammeln für unsere laufende Initiative Halbstündliche S-Bahn für Alle! Details finden Sie auf der Titelseite. Teilen Sie uns Ihre Verbesserungsvorschläge oder Ihren Ärger mit, oder auch was Sie freut. Engagieren Sie sich bei der Interessengemeinschaft Tösstallinie. Wir suchen immer wieder Leute, die Artikel oder Leserbriefe rund um die S26 oder generell das Leben und die Kultur im Tösstal schreiben. Wir freuen uns, von Ihnen zu hören!

Schreiben Sie uns:

ig.toesstallinie@bluewin.ch oder IG Tösstallinie, Eilibergstrasse 4, 8492 Wila



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

e-mail-Adresse

Datum, Ort und Unterschrift

Bitte einsenden oder mailen an:

IG Tösstallinie, Sandra Hocevar

Lipperschwendi 52

8494 Bauma

ig.toesstallinie@bluewin.ch

PC 84-51386-8

