

ZUG 23 nummer

• Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstallinie • 13. Jahrgang, Nummer 23 • Winter 2007

Herzlichen Dank an alle die unterschrieben haben: eure Unterstützung hat gewirkt.

Editorial

Halbstündliche S-Bahn für Alle zu Stande gekommen!

Die kantonale Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ ist zustande gekommen. Das Initiativkomitee hat sie am 3. September 2007 der Kantonsratspräsidentin, Frau Ursula Moor-Schwarz, im Zürcher Rathaus übergeben.

Sandro Turcati Die Initiative der IG Tösstallinie wird unterstützt durch die Sozialdemokratische Partei, die Grüne Partei und die Grünliberale Partei. Auch wird sie mitgetragen durch die Hinwiler

len Unterstützung die Lancierung der Initiative überhaupt erst ermöglicht haben. Auch sei den zahlreichen Helferinnen und Helfern hier gedankt, die Ihre Zeit und Kraft fürs Gelingen der Unterschriften-sammlung eingesetzt haben, stets daran geglaubt haben, und am 3. September dafür belohnt wurden!

Von den 7'200 eingereichten Unterschriften kommen etwa 3'300 aus dem Bezirk Hinwil. Aber auch viele Leute aus urbanen Bezirken wie Winterthur (900), Uster und Zürich (je 600) haben begriffen, dass ein attraktives



IG- und Initiativkomitee nach geschlagener Schlacht

Bezirkssektionen der CVP und der EVP sowie durch die Ortsparteien EDU Rüti, Dürnten, Wald und die FDP Wald. Ferner unterstützen VCS, SEV, umverkehr, ProBahn und die IG Wehntal das Volksbegehren. An dieser Stellen sei all diesen Organisationen von ganzem Herzen gedankt, die mit ihrer ideellen, finanziellen und personell-

S-Bahnangebot nicht nur dem Land, sondern auch den Städten nützt, weil dann die Leute von ausserhalb nicht mehr mit dem Auto in die Stadt kommen. In den Bezirken Dielsdorf (400), Pfäffikon und Bülach (je 300) fand die Initiative

Geschafft!

Hannes Gehring Ganz herzlichen Dank allen Helferinnen und Helfern! Wir dürfen wirklich stolz sein! In nur 6 Monaten haben wir aus 138 Gemeinden des Kantons Zürich 7'200 Unterschriften gesammelt. Am 31. Oktober 2007 teilte uns die Direktion der Justiz und des Innern mit, dass 6'375 davon als gültig beglaubigt worden seien, und unsere Volksinitiative zustande gekommen sei. Die vielen Bewohnerinnen und Bewohner entlang der Bahnlinien S6, S41, S5, S29 und S26 haben also klar ihren Willen gezeigt, dass sie statt mit ihrem Auto lieber mit der Bahn in die Zentren Zürich und Winterthur fahren möchten, wenn nicht ein Stück ihrer 1/2-Stundentaktlinie durch einen Stundentakt-Abschnitt verstopft wäre.

Wie schnell nun der 1/2-Stundentakt kommt, hängt vom Entscheid des Kantonsrates ab. Dank der neuen Kantonsverfassung kann er der Initiative zustimmen, und eine Volksabstimmung überflüssig machen. Be-

Fortsetzung →

Fortsetzung →

Fortsetzung Editorial

reits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 könnten so die Züge im ganzen Kanton Zürich halbstündlich fahren. Lehnt er die Initiative jedoch ab – was beim immer bedrohlicher werdenden Klimawandel eigentlich verantwortungslos wäre – dann müssten wir uns leider, bei Annahme der Volksabstimmung, bis 2012 gedulden.

vor allem dank der Unterstützung von einigen GP- und SP-Ortsparteien sowie der IG Wehntal Anklang. Geordnet nach Gemeinden ist Wald absolute Spitzenreiterin mit 1'700 Unterschriften, gefolgt von Fischenthal (600, 30% der Bevölkerung!), Zürich (ebenfalls 600), Winterthur und Uster (je 500).

Enttäuschend ist das Ergebnis im Bezirk Andelfingen (gut 100 Unterschriften), obschon dort die S29 immer noch stündlich fährt, und es noch gar nicht so lange her ist, dass die S33 halbstündlich verkehrt. Das Initiativkomitee hatte hier keine Kontakte zu Ortsparteien oder Organisationen, die Willens und in der Lage gewesen wären, die Bevölkerung zu sensibilisieren. In Hinblick auf die Volksabstimmung wird hier das Initiativkomitee lokale Unterstützung suchen und deutlich besser mobilisieren müssen.

Wie geht es weiter?

Nachdem die Direktion der Justiz und des Innern unsere Unterschriften entgegengenommen und die Initiative am 31. Oktober 2007 als zu Stande gekommen erklärt hat, wird der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion mit der Berichterstattung über die Initiative samt Antrag zur Annahme oder Ablehnung beauftragen. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Zürcher Verkehrsverbund ZVV den Bericht verfassen wird. Die Regierung wird ihn anschliessend verabschieden und samt Antrag an den Kantonsrat weiterleiten.



Sandro Turcati, Präsident von IG Tösstallinie und Initiativkomitee, freut sich: die Unterschriften sind in guten Händen

Auf diese Phase hat das Initiativkomitee keinen Einfluss. Es wird aber das Gespräch mit dem ZVV suchen, und mit tatkräftiger Hilfe der Kantonsrät/-innen die im Komitee vertreten sind, den Bericht so zu beeinflussen versuchen, dass die Regierung die Initiative unterstützt. Diese Phase des „Lobbying“ wird aber diskret verlaufen, weil sie nicht auf politischer Ebene, sondern auf der Ebene der Verwaltung stattfinden wird.

Der Kantonsrat muss dann die Volksinitiative behandeln, unabhängig davon, ob er dafür oder dagegen ist. Er ist aber frei, dem Antrag der Regierung zu folgen, oder diesen umzustossen. Beschliesst der Kantonsrat, die Initiative zu unterstützen, so tritt sie ohne Volksabstimmung in Kraft (es sei denn, jemand ergreift das Referendum). Lehnt er die Initiative ab, so kommt sie zwingend vors Volk, welches abschliessend an der Urne darüber befindet. Der Kantonsrat könnte auch die Initiative ablehnen und einen Gegenvorschlag formulieren. In diesem Fall kann das Initiativkomitee mit einfacher Mehrheit seiner Mitglieder beschliessen, die

Initiative zurück zu ziehen, um dem Beschluss des Kantonsrates zu folgen, oder aber auf einer Volksabstimmung zu bestehen. Im Hinblick auf diesen Fall wurde das Initiativkomitee so zusammengesetzt, dass die unterstützenden Verbände stark, und die Parteien durchmischt vertreten sind: Von den 20 Mitgliedern des Komitees sind 9 Parteienvertreter/-innen (3 GP, 3 SP, 1 CVP, 1 FDP, 1 EDU), 8 Vertreter/-innen von Verbänden (5 IG Tösstallinie, 2 VCS, 1 Pro Bahn), und drei Unabhängige (2 Gemeinderäte und eine Privatperson).

Während der parlamentarischen Behandlung findet die zweite „Lobbyingphase“ des Initiativkomitees - diesmal auf politischer Ebene - statt. Nicht nur die Kantonsrät/-innen, sondern auch die Parteien werden sich mit der Initiative befassen, und öffentlich dazu Stellung nehmen. Es ist dies die Zeit des „grossen Bazars“, in der um Lösungen und Kompromisse manchmal sachlich, manchmal taktisch gesucht und gefeilscht wird. Hier wird das Initiativkomitee besonders gefordert sein: Gelingt es, den Kantonsrat für die Kernanliegen der Initiative zu gewinnen, so wird die Volksabstimmung wahrscheinlich hinfällig. Falls nicht, wird das Initiativkomitee den Abstimmungskampf bestreiten, und eine Mehrheit der Bevölkerung vom Nutzen der Initiative überzeugen müssen.

Wann rollen die S-Bahnen halbstündlich?

Die neue Kantonsverfassung sieht vor, dass eine Volksinitiative innert 2 1/2 Jahren ab Einreichung vors Volk kommen muss, wenn sie der Kantonsrat nicht vorher angenommen hat. Die Frist kann um 6 Monate verlängert werden, falls der Kantonsrat einen Gegenvorschlag formuliert. Nach dieser Regelung wird auf jeden Fall bis im September 2010 über die Initiative entschieden. Falls sie angenommen wird, so sieht die Übergangsbestimmung vor, dass sie bis zum dritten der Annahme folgenden Fahrplanwechsel umgesetzt werden muss – also spätestens im Dezember 2012.

Das ordentliche Fahrplanverfahren läuft unabhängig davon. Alle zwei Jahre haben Gemeinden und Bevölkerung die Gelegenheit, zum Fahrplan Stellung zu nehmen. Im letzten Frühjahr haben die beiden regionale Verkehrskonferenzen RVK Winterthur-Land/Pfäffikon und -Oberland beschlossen, dass die halbstündliche Bedienung der S26 zwischen Winterthur und Rüti bis Dezember 2009 zu prüfen sei. Der Entscheid fiel an beiden Konferenzen einstimmig und gegen den Antrag der SBB, die dieses Anliegen fallen lassen wollten. Die Beschlüsse der RVK sind leider nicht verbindlich, erzeugen aber zusammen mit der Initiative einen starken politischen Druck auf die Regierung.

Noch vor dieser RVK Winterthur-Land/Pfäffikon wurde bekannt, dass die SBB die Bahnanlagen

entlang der Tösstalbahn modernisieren wollen. Leider gingen die ersten Pläne der SBB-Division Infrastruktur davon aus, dass der Fahrplan 2007 auch in Zukunft gelte. Die SBB haben aber an der RVK versichert, dass nun auch Varianten geprüft werden, welche die Einführung eines halbstündlichen Angebotes auf der ganzen Strecke weiterhin ermöglichen. Diese Planungen haben erst begonnen, weshalb es noch nicht

fest steht, wo welche Ausbauten und allenfalls neue Unterführungen realisiert werden sollen. Die IG Tösstallinie wird die Entwicklung im Auge behalten, und vor allem darauf achten, dass die halbstündliche Bedienung der Tösstalbahn möglich bleibt, und dass insbesondere an den Kreuzungsstationen der Komfort (soweit man ihn heute so nennen darf...) gesteigert wird.

In der Stadt und auf dem Land: warum unterschreiben die einen, und die andern nicht?

Meine Erfahrungen unterwegs beim Unterschriftensammeln

Am Montag den 3. September konnte das Initiativkomitee in der Pause der Kantonsratssitzung im Rathaus in Zürich der Ratspräsidentin Ursula Moor-Schwarz 7184 Unterschriften übergeben. Das ist das Resultat vieler Stunden, die Mitglieder des Initiativkomitees Halbstündliche S-Bahn für Alle sowie freiwillige Helfer mit Unterschriftensammeln verbracht haben.

Priska Ochsner, Wald. Mitglied des Initiativkomitees Ich selber habe während verschiedenen Zeiten und an verschiedenen Orten Unterschriften gesammelt und, wie Sie unten lesen können, dabei die unterschiedlichsten Erfahrungen gemacht.

Der Startschuss fiel am Freitag 9. März 2007, an diesem Tag wurde die Initiative im Amtsblatt des Kantons Zürich veröffentlicht. Bereits am drauffolgenden Sonntag sammelten Rico Croci und ich während rund zwei Stunden mit grossem Erfolg vor dem Urnenlokal beim Gemeindehaus in Wald. Dieser Standort ist sehr effizient, da die Stimmberechtigten natürlich auch unterschreibungsberechtigt sind und sich so eine sehr tiefe Fehlerquote beim Sammeln ergibt. In den beiden darauf folgenden Wochen waren wir jeweils - meist zu viert - am frühen Morgen sowie am Nachmittag beim Bahnhof Wald präsent. Hier war die Betroffenheit stark zu spüren, nebst den vielen Unterschriften die zusammenkamen merkte man das auch daran, dass man den Grund und das Ziel der Initiative nie gross erklären musste. Spannend war auch zu beobachten, woher die Pendler täglich nach Wald zur Arbeit reisen. So hatte es zum Beispiel einen Pendler, der täglich aus Schaffhausen anreist, aber auch solche aus dem Linthgebiet, dem Glarnerland oder der Agglomeration Zü-

rich. Wald ist sicherlich einer derjenigen Orte, welcher das Anliegen für eine halbstündliche S-Bahn hauptsächlich ins Rollen brachte. Das konnte ich auch am Walder Frühlingmarkt sehen, an dem wir am Stand der Tourismus Region "Sunneland-Oberland" während beiden Tagen



Priska Ochsner erklärt die Initiative

rund 700 Unterschriften sammelten, obwohl der Stand etwas abseits der "Hauptader" des Marktes war. Einige nicht direkt betroffene Marktbe-

Fortsetzung ->

Inhalt

Halbstündliche S-Bahn für Alle zu Stande gekommen! 1

Meine Erfahrungen unterwegs beim Unterschriftensammeln 3

Übergabe der Unterschriften 5

Intern 5

Vom Fokus auf die Bahn zum ÖV-Fokus 6

Ein Ticket für (fast) alles 9

Impressum 10

Vertreibungspolitik mit ungewissem Ausgang 10

Sperrung der Strasse Bauma-Neuthal-Bäretswil 11



sucher unterschrieben aus Solidarität oder weil sie den Busbetrieb unsinnig finden. Es gab nur wenige, die ich zuerst mit meinen zahlreichen Argumenten überzeugen musste oder solche, welche die Initiative gar nicht unterschrieben.

Beim Diskutieren von möglichen Sammelstandorten an der Mitgliederversammlung der IG-Tösstallinie Ende März haben Sandra Hocevar und ich spontan entschieden, dass



Im Initiativkomitee diskutieren wir die besten Orte um Unterschriften für den Endspurt zu sammeln

wir am ersten Fahrtag des Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) am 6. Mai Unterschriften sammeln werden. Da praktisch der ganze Bahnhof in Bauma SBB-Gelände ist, durften wir nur auf der anderen Strassenseite beim Restaurant Bahnhof sammeln. Obwohl der Standort nicht gerade optimal war, kamen an diesem bedeckten Sonntagnachmittag rund 100 Unterschriften zusammen. Einige Passanten unterschrieben nicht, da sie in Bauma den Halbstundentakt Richtung Winterthur ja bereits haben. Die Aussage einer Befürworterin der Initiative ist mir besonders in Erinnerung geblieben. Sie wohnt in Bäretswil und ist mit dem Fahrplan so wie er jetzt ist eigentlich ganz zufrieden. Doch man wisse ja nie, wenn man irgendwann einmal umzieht und dann froh um eine halbstündliche Anbindung mit der Bahn ist, meinte sie und gab uns ihre Unterschrift.

Ganz andere Erfahrungen konnte ich an der Mitgliederversammlung des VSLF (Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter) Sektion Ostschweiz Ende Mai in Winterthur sammeln. Obwohl Sandro Turcati (Präsident IG Tösstallinie) die Initiative erst am Ende der Mitgliederversammlung kurz vorstellte, wurde bereits während der Kaffeepause rege darüber

diskutiert. Ich musste einigen handfesten Argumenten von "Fachpersonen" standhalten, was mir – glaube ich wenigstens – gar nicht schlecht gelang, schliesslich hatte ich als ehemalige Kondukteurin bei der SBB auch einiges an Hintergrundwissen. Am Ende der Veranstaltung hatten alle, welche unterschriftsberechtigt waren, unterschrieben und es wurden jede Menge Bogen zum Auflegen in den Lokführerdepots mitgenommen. Diese Veranstaltung diente in erster Linie dazu für die Initiative Werbung zu machen und gab uns erste Erfahrungen für die Präsentation unserer Anliegen während einem allfälligen Wahlkampf.

Ebenfalls rege diskutiert wurde an der Initiativkomiteesitzung Anfang Juni. Wir suchten nochmals Vorschläge, wo für den Endspurt noch Unterschriften gesammelt werden könnten. Paul Stopper plante, zusammen mit der Grünen Partei, an der Urnenabstimmung vom 16./17. Juni bei allen Urnenlokalen in Uster Unterschriften zu sammeln. Dafür brauchte er noch einige Helfer. Also fuhr ich am Sonntagmorgen nach Uster, um vor dem Stadthaus beim Sammeln zu helfen. Neben uns waren noch weitere Parteien um auf ihre Anliegen aufmerksam zu machen. Es war eine ganz neue Erfahrung, da in Uster die direkte Betroffenheit sehr gering war. Wir mussten viel mehr diskutieren, Argumente bringen oder Gegenargumente entkräften. Bei vielen kam die Aussage, dass sie ja bereits den Viertelstundentakt hätten. Hier appellierten wir an



die Solidarität mit den betroffenen Regionen. Ich als Direktbetroffene konnte auch die jetzige unbefriedigende Situation beschreiben und Fragen nach der Notwendigkeit der halbstündlichen Bahnverbindung zumindest fürs Tösstal ganz klar mit Ja beantworten.

Drei Wochen später machte ich mich für die letzte geplante Sammlung auf den Weg nach Winterthur. Zusammen mit Ursula Frei von der IG Wehntal sammelten wir in der Altstadt. Es

war schwierig den richtigen Standort zu finden, vor allem da auch hier noch andere Organisationen und Parteien um Unterschriften buhlten. In Winterthur waren die Erfahrungen ähnlich wie in Uster, die Betroffenheit und das Interesse waren eher klein. Auch durften viele Passanten nicht unterschreiben, da sie aus den Nachbarkantonen stammten oder Touristen waren. Das Resultat war dementsprechend etwas tiefer als erhofft. Doch mit den Gedanken im Hintergrund, dass wir bereits über 6000 Unterschriften zusammen hatten, war die Enttäuschung nicht allzu gross.

Während der ganzen Laufzeit hatte ich immer Unterschriftenbogen in meiner Tasche. So konnte ich auch auf der Strasse beim Einkaufen noch einige Unterschriften sammeln. Auch wurde ich immer wieder von Personen direkt angesprochen und konnte dann gleich Bogen mitgeben.

Nach so viel Aufwand ist es auch schön zu sehen, dass die Initiative bereits ihre Wirkung zeigt. Die damalige Opposition in Form einer Petition und vieler Leserbriefe gegen die Einstellung der S43 "Shuttle" blieb nicht ungehört, hatte aber zu wenig Wirkung. Bereits mehr Reaktion ausgelöst hat die Initiative, und das

schon vor ihrer Einreichung. Alle Gemeinden in der Region stehen nun geschlossen hinter "ihrer Bahn". Im Grundsatz ist das Anliegen der Initiative nicht mehr umstritten. Es scheint, dass bereits geplant wird, wann welche Abschnitte im Sinne der Initiative «halbstündlich» erweitert werden können. Während an den Bahnhöfen im Tösstal laufend Gleise demontiert wurden, ist heute bereits eine Umkehr festzustellen. Die SBB plant in Wald die Bahnanlagen nicht wie ursprünglich vorgesehen auf ein einziges Gleis zu reduzieren, sondern sieht eine zweigleisige Anlage vor, um dereinst den von uns geforderten Halbstundentakt kostengünstiger realisieren zu können.

Auch die finanzpolitischen Fakten liegen heute klar auf dem Tisch. Mit Blick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Kanton wie auch als Massnahme zum Klimaschutz hat die Stärkung des Regionalverkehrs heute höchste Priorität - und dies ist mit der Initiative äusserst günstig zu haben.

Es gilt den politischen Druck aufrecht zu erhalten. Vielleicht ist dann schon in zwei oder drei Jahren realisiert, was vor einem Jahr noch «unmöglich» schien.

Abschluss 1. Etappe der Initiative: wir überbringen die Unterschriften den Behörden in Zürich

Übergabe der Unterschriften im Rathaus Zürich

Am 3. September 2007 machten wir uns auf den Weg nach Zürich – zehn Mitglieder des Initiativkomitees und der IG Tösstallinie –, die gesammelten 7200 Unterschriften der Direktion der Justiz und des Innern zu überbringen.

Hannes Gehring Hans-Ulrich Weber, der das Sekretariat des Initiativkomitees führt und die Homepage betreut, hatte die Unterschriften in

14 schmuck mit den Bezirkswappen des Kantons Zürich verzierte Schachteln verpackt. Wir hatten uns überlegt, dass wir – das heisst alle, welche die Initiative unterschrieben haben – die erste Etappe gewonnen haben, dass die zweite Etappe aber das Überzeugen des Kantonsrates oder das Gewinnen der Volksabstimmung sein wird. Das bedeutet aber, die Abstimmenden des ganzen Kantons zu überzeugen von unserer Idee. Und das geht nicht ohne die Medien. Wir hatten uns also einen schönen Plan gemacht: statt unsern Stapel Schachteln einfach direkt ans Neumühlequai



Fortsetzung ->

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:
Sandro Turcati
8492 Wila

Vizepräsident und
Delegierter Pro Bahn:
Peter Schwarzenbach
8498 Gibswil-Ried

Protokollführer:
Urs Steffen
8496 Steg

Rechnungsführung:
Sandra Hocevar
8494 Bauma

Mitglieder-
Administration:
Annelise Stimpson
8498 Gibswil-Ried

Logistik:
Christel Kägi
8492 Wila

Medien, Redaktion,
Layout ZUGnummer:
Hannes Gehring
8487 Zell
Tel: 052 383 17 01
hannes.gehring@freesurf.ch



Warten auf die Presse

der Justizdirektion zu bringen, kreuzen wir damit im Rathaus auf, während der Kantonsrat tagt. Dann sind immer auch die Medien da, und während der Pause geben wir stolz bekannt, dass wir heute die Unterschriften überreichen werden. Gesagt, getan: Mitglieder des Initiativkomitees bereiteten sorgfältig gestaltete Statements vor, um der Presse den Sinn und die Notwendigkeit der Initiative zu erklären. Wir platzierten unseren Schachtel-Stapel im Südzimmer in der optimalen Foto-Perspektive auf den ehrwürdigen alten Schiefertischen, probten wie wir uns so fotogen wie möglich dahinter aufstellen könnten und warteten auf die Pause und die Journalisten. Als nach 20 Minuten immer noch niemand aufgetaucht war, erklimmen wir die Besuchertribüne um einen Blick auf's Ratsgeschehen zu werfen. Soeben war ein neuer Ombudsmann für den Kanton Zürich gewählt worden, und

die Sitzung wurde unterbrochen. Wir stürmten wieder nach unten, um keine Journalisten zu verpassen. Glücklicherweise hatte Urs Hans, der im Kantonsrat und auch bei uns im Initiativkomitee ist, die Kantonsratspräsidentin Ursula Moor dafür gewinnen können, die Unterschriften für den Kanton in Empfang zu nehmen. Sandro Turcati, Präsident der IG Tösstallinie und des Initiativkomitees, überreichte ihr strahlend ein kleines Geschenk als Dank für die stellvertretende Entgegennahme der Unterschriften und als Souvenir für die sorgfältige Prüfung der Initiative im Kantonsrat. Nun stiess auch die Presse dazu, aber Gelegenheit und Zeit für Statements gab es keine mehr. Trotzdem hatten wir das Gefühl, dass das Zustandekommen unserer Initiative mit Interesse und Sympathie zur Kenntnis genom-



Ursula Moor-Schwarz, Präsidentin des Kantonsrats, und Sandro Turcati und Susanne Rihs-Lanz vom Initiativkomitee, nach gelungener Übergabe der Unterschriften

men worden ist. Erleichtert machten wir uns auf den Weg zum Cafe Rathaus, um gemeinsam darauf anzustossen.

Bahnen und Busse sollen sich ergänzen und ihr Angebot gemeinsam optimieren!

Vom Fokus auf die Bahn zum öV-Fokus



Bei schlechtem öV bleibt nur noch der PW

Die IG Tösstallinie (IG) ist der erste Verein, dem ich beigetreten bin, seit ich 1995 ins Tösstal gezogen bin. Ich fand gut, dass sich Leute für "ihre Bahn" einsetzen. Als Verkehrsingenieur war und bin ich mir aber gewohnt, die verschiedenen Verkehrsmittel nicht gegeneinander auszuspielen, sondern stets die Vorteile ihrer Komplementarität zu betrachten.

Sandro Turcati Deshalb stellte ich mich 2005 erst zur Wahl als Präsident der IG, nachdem sich der Vorstand bereit erklärt hatte, seinen Fokus von der Bahn zum öffentlichen Verkehr (öV) als Gesamtsystem auszuweiten.

Entwicklung des Verkehrs im Töss- und Jonatal im Fokus "Bahn"

Aber auch mir war stets klar, dass die Tösstalbahn das Rückgrat des öV im Zürcher Berggebiet zwischen Winterthur und Rüti bilden muss: im Gegensatz zu anderen Randgebieten unseres Landes ist hier ein (moderates) Wachstum zu spüren, die Distanz zu Zentren und Arbeitsplätzen ist für viele gross, und die vorhandene Bahnstrecke ermöglicht ein zuverlässiges, ökologisches und leistungsfähiges Transportsystem. Als zwei Monate nach meiner Wahl der ZVV bekannt gab, dass er die Aufhebung der S43 plant, und damit ausgerechnet das grösste Dorf dieser Region, das mitten in der Umnutzung grosser Industriearale stand, ins Herz traf, wusste ich: zuerst müssen wir das Rückgrat vor der Kurzsichtigkeit der politischen Sparhysterie retten, denn es nützt nichts, die Feinerschliessung zu fördern, d.h. am Gerippe zu flicken, wenn das Rückgrat kaputt ist.

Also halfen wir der Walder Bevölkerung mit der Formulierung der Petition gegen den Ersatz der S43 durch Busse, organisierten im Januar letzten Jahres das Walder Podium, und aufgrund der grossen Resonanz gegen diese Sparmassnahme suchten wir den Kontakt mit Parteien und Verbänden zwecks Lancierung eines politischen Vorstosses. Dieser sollte nicht nur das Ziel haben "unsere Bahn" zu retten, sondern die Stellung der S-Bahn als Rückgrat des öV-Systems im ganzen Kanton zu stärken, und vor panischen Sparübungen bar jeglicher Planungsgrundlage zu schützen.

Bis heute mit Erfolg. Einerseits ist es der IG dank der Unterstützung dieser Organisationen gelungen, die kantonale Volksinitiative Halbstündliche S-Bahn für Alle einzureichen. Andererseits hat sich inzwischen die Gemeinde Wald massiv für die Tösstalbahn eingesetzt und sich dabei die einstimmige (!) Zustimmung der regionalen Verkehrskonferenzen Winterthur Land/ Pfäffikon und Oberland gesichert: Die SBB sind nun gezwungen, Vorschläge auszuarbeiten, wie eine halbstündliche Bedienung zwischen Winterthur und Rüti ab 2009 etappenweise zu realisieren sei. Zugegeben: realisiert sind bislang weder die Initiative noch die SBB-Vorschläge. Aber Bevölkerung und Gemeindebehörden unserer Region machen nun in Zürich gehörig Dampf!

Entwicklung des Verkehrs im Töss- und Jonatal im Fokus "öV"

In der Zugnummer 21 habe ich drei Konzepte für die Entwicklung des Angebotes auf der Tösstalbahn präsentiert:

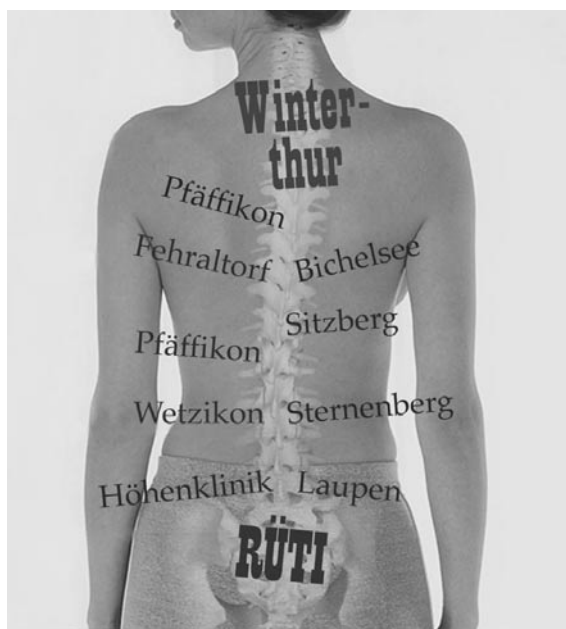
- "Aktuell Plus optimiert": 20/40-Minutentakt mit fünf Zügen im Umlauf, keine Anpassung der Bahnanlagen (sofern man wieder in Turbenthal und Kollbrunn kreuzt).
- Halbstundentakt mit fünf Zügen im Umlauf, Bedienung von 2-3 zusätzlichen Haltestellen,

moderate Investitionen an Kreuzungsstationen.

- Halbstundentakt mit vier Zügen im Umlauf, Beschleunigung, grössere Investitionen in die Bahninfrastruktur und Aufhebung von 3 Stationen.

Ich durfte gleich an der ersten, durch Wald einberufenen Gesprächsrunde aller Tösstalbahngemeinden im August 2006 die drei Konzepte präsentieren. Damals warf mir der Zeller Gemeindepräsident Ernst Huggler vor, die IG Tössstallinie sei auf die Bahn fixiert, und vernachlässige die Förderung der Zubringerlinien. Ich teile diese Kritik. Mit gut zwei Jahren Verzug auf das Jahresprogramm 2005 der IG (sic!) möchte ich deshalb die Reflexion über die Zubringerlinien nachholen. Aber wozu brauchen wir eigentlich Buslinien? Genügt die Bahn nicht? Gefährdet der Ausbau des Busangebotes die Bahn?

Unser öV-System ist so aufgebaut, dass die Bahn wie eine Wirbelsäule die wichtigsten Siedlungen



im Talboden miteinander und mit Winterthur und Rüti verbindet. Damit bleiben aber kleinere Ortschaften zwischen den heutigen Stationen (z.B. Dillhaus), und vor allem Ortschaften und Aussenwachen, die von der Bahnstrecke entfernt liegen, durch die Bahn unerschlossen. Einige dieser Gebiete werden durch Buslinien mit Anschlüssen an die Bahn erschlossen: Sie garantieren ein öffentliches Verkehrsangebot auch für Leute, die nicht in Fussdistanz zu einer Bahnstation wohnen oder arbeiten. Gäbe es diese Buslinien nicht, so würden sich diese Leute wahrscheinlich nur mit dem Auto fortbewegen. Erfahrungsgemäss ergreift in diesem Fall nur eine Minderheit davon die Gelegenheit, am nächsten Bahnhof zu parkieren (je teurer der Parkplatz desto kleiner diese Minderheit). Die Mehrheit fährt direkt mit dem Auto zum Arbeitsplatz, insbesondere dann, wenn dort ein eigener Parkplatz reserviert ist.

Fortsetzung ->

Die Strategie des öV-System im Töss- und Jonatal besteht also aus einem attraktiven, halbstündlichen Bahnangebot, an das die Buslinien der Seitentäler und der Hügel angebunden sind, mit passenden Anschlüssen. So sind auch Orte an parallelen Bahnlinien, z.B. Bauma und Wetzikon, verbunden. Normalerweise ergänzen sich Bus und Bahn gegenseitig: Die Busse übernehmen die Feinerschliessung, die Bahn die Groberschliessung und die schnelle Anbindung an die



Busse übernehmen die Feinerschliessung

Wirtschaftszentren des Kantons. Die Umstellung der S43 auf Busbetrieb ist auch in diesem Sinne eine funktionale Fehlplanung: Der Bus wird hier "zweckentfremdet".

Die "Systemanforderungen" sind in der Angebotsverordnung 740.3 des Kantons Zürich aus dem Jahr 1988 (!) festgehalten. Nach §4 haben zusammenhängende Siedlungen mit mindestens 300 Einwohner/-innen, Schul- oder Arbeitsplätzen, Anspruch auf eine Erschliessung durch den öV. Ein Gebiet gilt demnach als erschlossen, wenn es nicht mehr als 400 m von einer Bushaltestelle oder 750 m von einer Bahnstation entfernt liegt.



Der Bus als Ersatz der Bahnlinie S43: eine funktionale Fehlplanung

Im Kanton Zürich gibt es zahlreiche Gebiete, die laut Angebotsverordnung einen Anspruch auf eine Erschliessung hätten, aber keine geniessen – auch bei uns, wie eine Studie des Vereins Pro Zürcher Berggebiet zum öffentlichen Verkehr bereits 1989 feststellte (Wald). Zudem gibt es Gebiete, die zwar erschlossen sind, aber den Mindestanforderungen der Angebotsverordnung nicht genügen (Sternenberg). Diese hält nämlich eine minimale Erschliessungsqualität im Umfang von mindestens 12 Kursen pro Tag und Richtung fest (§11).

Was ist zu tun, um das Angebot der Bahnen und Busse zu optimieren?

Als erstes gilt es nun, die Siedlungsgebiete zu identifizieren, die aufgrund der Angebotsverordnung *zwingend* zu erschliessen sind. Entlang der Tössalbahn sind solche vermutlich in den grösseren Ortschaften zu suchen, d.h. Wald, Bauma und Turbenthal, wo die Siedlungsentwicklung durch Ausdehnung der bebauten Flächen im letzten Jahrzehnt stattgefunden hat oder neu angestrebt wird.

Eine wichtige Hilfe dazu liefern die geografischen Informationssysteme (GIS), die in einer Datenbank die Bevölkerungsdichte und die Anzahl Arbeitsplätze für jede Hektare (100m x 100m) der Schweiz enthalten. Diese Daten sind öffentlich – im Kanton Zürich Online unter www.gis.zh.ch. Auch die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in dieser Datenbank enthalten. Mit speziellen GIS-Programmen ist es möglich, im Umkreis von 400 m oder 750 m um die Haltestellen zu bestimmen, wie viele Einwohner/-innen und Arbeitsplätze durch Bus bzw. Bahn erschlossen sind, und ob es "zusammenhängende überbaute Siedlungsgebiete" gibt, die nicht erschlossen sind.

In einem zweiten Schritt sollen die Siedlungsgebiete ausgeschieden werden, die zwar keinen Anspruch auf eine Erschliessung nach §4 Abs. 1 Angebotsverordnung haben, aber nach §4 Abs. 2 "mit geringem Aufwand" erschliessbar sind – beispielweise weil sie durch eine simple Verlängerung einer bestehende Buslinie bedienbar sind, oder zwischen einem zwingend zu erschliessenden Gebiet und einer bestehenden Buslinie liegen.

Anschliessend ist zu prüfen, ob bestehende Buslinien so umgeleitet oder verlängert werden können, dass sie nicht erschlossene Gebiete mit geringem Mehraufwand neu erschliessen. Befinden sich diese Gebiete im Bereich der Bahn, so soll auch geprüft werden, ob eine zusätzliche Bahnhaltestelle möglich und sinnvoll ist. Für Gebiete, die erschlossen sind, aber seltener als 12x täglich bedient werden, ist normalerweise eine Verdichtung des Kursangebotes mit geringem Mehraufwand möglich, weil Personal und Fahrzeuge sowieso vor Ort im Einsatz sind.

Was spricht dagegen?

Aus Sicht der Kundschaft natürlich nichts. Auch für die Standortattraktivität und somit für die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden sind mit einer solchen systematischen Analyse der Bedürfnisse und der daraus abgeleiteten Aktivitäten nur Vorteile verbunden.

Aber die Gemeinden werden unter anderem mit zwei wichtigen Konsequenzen konfrontiert:

1. Siedlungsentwicklung und Erschliessung mit öffentlichem Verkehr müssen Hand in Hand erfolgen – im Gegensatz zur bisherigen, kurzsichtigen Praxis einzuzonen, um schnelle Gewinne zu realisieren, ohne auf die Folgen einer mangelhaften öV-Erschliessung zu achten (Zersiedlung, hoher Auto-Innerortsverkehr durch die eigene Bevölkerung, Strassenunterhaltskosten, Umweltbelastung,...).
2. Im Kanton Zürich kostet die Gemeinden jeder Halt auf ihrem Gebiet einen pauschalen Beitrag an den ZVV, der für Bus und Bahn unterschiedlich hoch ist, aber nicht von den tatsächlichen Kosten ihrer eigenen Bus- oder Bahnlinien, sondern vom öV-Angebot im ganzen Kanton abhängt.



dass eine unkoordinierte Entwicklung – vorerst in Gewerbegebieten – ohne eine konsequente Planung des öV-Angebotes gegen geltendes Recht verstösst.

Die IG Tösstallinie ruft die Gemeinden dazu auf, diese Abklärungen zu initiieren oder voranzutreiben. Erfahrungsgemäss sind die Transportunternehmen – Turbo, VZO und Postauto – in der Regel gerne bereit, zu Lösungen Hand zu bieten. Dabei ist jedoch zu beachten, dass Transportunternehmen auch von eigenen wirt-

schaftlichen Interessen gelenkt, und deshalb manchmal "auf einem Auge blind" sind. Eine Möglichkeit, dieses Risiko zu umgehen, besteht in der Einrichtung von lokalen Arbeitsgruppen "ad hoc" mit Vertreter/-innen von Behörden und Interessensgruppen aus der Bevölkerung, die Vorschläge von Planungsbüros oder Transportunternehmen kritisch diskutieren. Die IG Tösstallinie bietet den Gemeinden ihre Mithilfe an, wenn es darum geht, die Bedürfnisse und den Standpunkt der Fahrgäste – von Bahn und Bus – zu formulieren.

Siedlungsentwicklung und Erschliessung mit öffentlichem Verkehr müssen Hand in Hand erfolgen

Packen wir's gemeinsam an!

Die systematische Analyse der Bedürfnisse und des Handlungsbedarfes ist eine Planungsaufgabe der Gemeinden. Sie ist Teil der Standortpolitik, und spätestens alle 15 Jahren Gegenstand der Zonenplanrevision. Verschiedene Gerichtsurteile der letzten Jahren haben zudem gezeigt,

Ich bin auch ein Zug: ärgerliches Abenteuer im Dschungel der Tarife.

Ein Ticket für (fast) alles

Sandro Turcati **Frau K. aus Wald ist an einem Mittwoch in Luzern. Sie löst am Schalter in Luzern ein SBB-Ticket Luzern – Wald via Arth-Goldau – Biberbrugg – Rapperswil. Da werktags die S26 nicht von Rapperswil fährt, steigt sie in Rapperswil in den Bus nach Wald um, und gerät noch vor Rüti in eine Kontrolle. Dabei wird ihr eine Busse von 80.- Franken aufgebremst, weil das SBB-Billet im Bus dort nicht gilt!**

Fortsetzung →

Die Busse ist formal korrekt: SBB-Billete ab oder zu Stationen ausserhalb des ZVV-Gebietes, werden von anderen Transportunternehmen (in diesem Fall von den VZO) nicht anerkannt. Das wusste Frau K. wie viele andere nicht, und erhielt die Busse, obschon sie alles richtig machen wollte, und ein Ticket bis nach Hause löste.

Es gibt eine wichtige Ausnahme: SBB-Billete sind zwischen Rüti und Wald auch im Bus gültig, weil SBB und VZO für diese Strecke ein Spezialabkommen für die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise geschlossen haben. Dieses gilt aber nicht zwischen Rapperswil und Rüti!

Man merke: Wer innerhalb des ZVV-Verbundgebietes (auch am SBB-Schalter) ein Ticket für eine

Fahrt löst, die auch innerhalb dieses Gebietes stattfindet, hat kein Problem. Hier gilt: "Ein Ticket für alles", d.h. man kann alle Transportmittel benutzen. Auf solchen Tickets stehen immer "Zürcher Verkehrsverbund" oder "ZVV" und die Zonen, in denen das Ticket gilt.

Wer hingegen von ausserhalb des ZVV-Verbundgebietes ein Ticket löst, muss sich genau erkundigen, ob das Ticket auch gilt, wenn man während der Fahrt das Transportunternehmen wechselt. Halbtax- und Generalabonnemente sind im ganzen ZVV-Gebiet gültig, das Gleis7-Abo hingegen nur auf Strecken der SBB, SOB und THURBO.

Eine Antwort an die Gemeindepolitiker im Töss- und Jonatal

Impressum

Herausgeberin

IG Tösstallinie
Höhenstrasse 24
8492 Wila
PC-84-51386-8
ig.toesstallinie@bluewin.ch

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil
Auflage:
1 500 Exemplare

Gedruckt auf
Recycling-Papier

Für Pendler aus
abgelegenen Weilern
braucht es Gratis-
Parkkarten!

Vertreibungspolitik mit ungewissem Ausgang

Wie vertreibt man Reisende aus der Tösstalbahn (S26)? Die SBB, genauer gesagt ihr Immobilien-Profit-Center, machen dies selbst vor, indem sie auf ihren P+R-Anlagen von ihren eigenen (Noch-?) Kunden, besonders diesen, welche von entlegenen Weilern mit dem Auto zum Bahnhof fahren müssen, recht hohe Parkgebühren verlangen und ihnen so den Verleider anhängen.



Peter Schwarzenbach
Viele Pendler weichen zur Zeit noch auf gebührenfreie Parkgelegenheiten im Dorf aus oder fahren bereits jetzt schon mit dem eigenen PW nach Rüti, Bubikon, Wetzikon oder Pfäffikon. Dort sind zwar die Parkplatzgebühren teils leicht höher, aber der geringere Billettpreis sowie der Zeitgewinn wegen

direkteren Zugverbindungen machen dies wett.

Die Gemeindebehörden entlang der Tösstalbahn haben es in der Hand, diesem Zustand selber abzuwehren, indem sie z.B. in der Nähe der Bahnhöfe auf Gemeindegebiet und -strassen Gratis-Parkplätze ausscheiden,

die nur für Bahnpendler aus entfernt liegenden Weilern und Quartieren reserviert sind, welche nicht mit Zubringerbussen erschlossen sind. Die Benutzungsberechtigung müsste nach (noch festzulegenden) Kriterien geprüft und mit einer entsprechenden Parkkarte oder -Kleber am Auto von aussen sichtbar dokumentiert werden. Auf diese Weise würde der morgendliche Parkplatz-Suchverkehr im eigenen Gemeindegebiet eingeschränkt und den SBB gezeigt, wie man Fahrgäste für den in der eigenen Gemeinde gelegenen Bahnhof (wieder-)gewinnt und der Vertreibungspolitik der Bahn ein Ende bereitet.



Sperrung der Strasse Bauma-Neuthal-Bäretswil

Totalsperrung der VZO-Busverbindung Bauma-Neuthal-Bäretswil vom 3. bis 8. Juli 2007. Grund: Strassenbauarbeiten im Auftrag des Kantonalen Tiefbauamtes.

Peter Schwarzenbach Die IG Tösstallinie gelangte mit folgenden Fragen an die VZO (Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland) und an das Tiefbauamt des Kantons Zürich:

Sie veranlassten einen Totalunterbruch der Busverbindung Bauma-Neuthal-Bäretswil und ermöglichten erst nach Reklamationen der betroffenen Bevölkerung von Neuthal kurzfristig einen beschränkten Kleinbuszubringer morgens und abends.

Innerhalb der IG-Tösstallinie hat sich deren Vorstand dazu folgende Überlegungen gemacht:

1. Jedes konzessionierte Transportunternehmen hat eine Beförderungspflicht für alle im Kursbuch veröffentlichten Kurse.
2. Für den Mehraufwand, der dem Verkehrsunternehmen für die Aufrechterhaltung des Fahrplanbetriebes entsteht, hat der Verursacher (hier das kantonale Tiefbauamt, welches eine geplante Vollsperrung der Strasse verfügt hat) die Kosten zu übernehmen.
3. Eine Streichung von Transportdienstleistungen (hier durch die VZO) die technisch möglich wären, ist nicht gestattet, d.h. in diesem Fall wäre folgende Lösung mit geringen Mehrkosten möglich gewesen: die intakte Bahnlinie Bauma-Neuthal-Bäretswil des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland (DVZO) wäre zur Verfügung gestanden. Da auch die SBB diese Linie mit Ausflugsfahrten regelmässig benutzen, wäre ein elektrischer Zugbetrieb durch die SBB/Thurbo oder den DVZO möglich gewesen. Eine entsprechende Anfrage ist weder bei den SBB noch beim DVZO eingegangen.
4. Dieses Beispiel darf nicht Schule machen. Wir erwarten daher ihre eingehende Stellungnahme und Begründung, die wir unseren Mitgliedern anschliessend vorlegen können.

Am 7.8.2007 erreichte uns folgende Antwort von Werner Trachsel, Direktor der VZO:

Sehr geehrter Herr Turcati
Sehr geehrter Herr Schwarzenbach

Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 31.7.2007 und beantworten Ihre Fragen wie folgt:

1. Ihre Bemerkung ist grundsätzlich richtig. Bei baulichen oder anderen Behinderungen ist diese Beförderungspflicht allerdings eingeschränkt bzw. soll mit verhältnismässigem



Aufwand erfüllt werden. Die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sind umfangreich - wir verzichten hier auf eine ausführliche Darstellung. Fakt ist: Wir handelten grundsätzlich gemäss den gesetzlichen Bestimmungen.

2. Falsch - leider. Im Kanton Zürich übernimmt das Tiefbauamt keine Kosten. Diese müssen von den VZO übernommen werden. Bis heute haben die VZO im 2007 über Fr. 100'000 für zusätzliche Kosten ausgegeben. Es entstehen zudem beträchtliche interne Kosten: Während der Sommermonate arbeiten 1,7 Stellen ausschliesslich für die Bearbeitung aller Baustellen auf dem Netz der VZO.
3. Doch - möglich ist das (siehe Punkt 1), denn

Sicherlich mehr Spass:
statt mit den VZO, mit
dem DVZO von Bauma
nach Bäretswil
(Bild DVZO)

Fortsetzung ->

ZUGnummer

für Bauma gab's eine Ausweichroute mit der Bahn, die zumutbar gewesen ist und den VZO keine zusätzlichen Kosten (ausser den internen) verursacht hätte. Wir haben allerdings einen Fehler gemacht indem wir das Quartier Neuthal vergessen haben. Nachdem dieser Fehler infolge von Reklamation aus der Neuthaler- Bevölkerung offensichtlich wurde, haben wir innert 12 Stunden (!) einen Kleinbusbetrieb für Fr. 3000.-- organisiert. Wir gingen davon aus, dass das die günstigste Lösung ist und auf jeden Fall günstiger als der Einsatz einer Bahn. Die tiefen Frequenzen zeigten schliesslich, dass selbst der Einsatz

eines Kleinbusses wenig sinnvoll war. Während aller Tage transportierten wir lediglich 80 Personen. Für weniger Geld hätte jeder Fahrwunsch auch mit einem Taxi erfüllt werden können.

- Wir bitten die IG Tösstallinie um eine differenzierte Betrachtung und um eine objektive Berichterstattung an Ihre Mitglieder: Im Quartier Neuthal haben wir einen kleinen Fehler gemacht, der leider ein paar wenige Reisende betraf. Grundsätzlich aber versuchen wir bei den unzähligen Baustellen das Maximum für die Fahrgäste herauszuholen

Im Steinenbachtal, einem kleinen, wilden Seitental des Tösstals, südöstlich von Wila



Leidenschaftliche Frauen und Männer, von Winterthur bis Rüti

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
- Firmen, Juristische Personen, öffentlich-rechtliche Körperschaften, 100 Franken pro Jahr
- Nur Jahres-Abo der ZUGnummer, 2 Ausgaben pro Jahr, 10 Franken

Name, Vorname

Strasse

Postleitzahl, Ort

e-mail-Adresse

- ZUGnummer bitte nur als Datei (per e-Mail)

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



und scheuen auch keine Kosten, wenn diese verhältnismässig sind. Wir verweisen dazu auf den beiliegenden Zeitungsartikel, der gut beschreibt was «hinter den Kulissen» alles läuft und der auch gut zum Ausdruck bringt, dass auch wir uns für unsere Fahrgäste mit ganzer Kraft einsetzen.

Wir danken für Ihr Interesse und hoffen auf Ihr Verständnis.

Freundliche Grüsse, VZO, Werner Trachsel

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

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, Höhenstrasse 24, 8492 Wila