

ZUG 24

nummer

• Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstallinie • 14. Jahrgang, Nummer 24 • Sommer 2008

Die Regierung präsentiert einen Gegenvorschlag zu unserer Initiative

Editorial

Geschenk oder trojanisches Pferd?

Die Vorgeschichte der Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“

Als Folge der Sparübungen der Regierung 2005 und insbesondere der Abschaffung der S43 zwischen Wald und Rüti, beauftragte die 12. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie am 12. März 2006 den Vorstand damit, einen politischen Vorstoss zu lancieren. Deklariertes Ziel war, auf dem ganzen S-Bahnnetz des Kantons Zürich im Minimum den Halbstundentakt einzuführen.



Immer noch Halbstundentakt nur bis Bauma!

Zieles abklären liess (parlamentarische Anfrage 208/06 P. Weber, Grüne Wald, P. Hächler, CVP Gossau und M. Kull, SP Wald). Als sich zeigte, dass das Ziel machbar und finanzierbar ist, sofern man einen leicht hinkenden Halbstundentakt notfalls hinnimmt, bereitete die Arbeitsgruppe die kantonale Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ vor. Im November 2006 beschloss

eine ausserordentliche Mitgliederversammlung der **Interessengemeinschaft Tösstallinie** die Lancierung der Initiative, und reservierte für diesen Zweck einen grossen Teil des Vereinsvermögens. Die Initiative wurde schliesslich im September 2007 mit über 7'000 Unterschriften Zürcher Stimmberechtigter eingereicht und am

Yes, we can!

Immer mehr Menschen in Amerika unterstützen Barack Obama. Er stärkt ihr Selbstvertrauen, indem er ihnen zeigt, dass sie ihre Zukunft mitgestalten können. Dass sie nicht ohnmächtig zusehen müssen, wie unsere Welt zur Hölle gefahren wird durch gewisse Politiker, Banker, Wirtschaftskapitäne und Grossaktionäre, die sie nur sehen wollen durch ihre Brille der Profitmaximierung.

Yes, we can! Auch wir können etwas tun gegen Klimaerwärmung und Vergiftung unserer Luft und unserer Umwelt. 7200 Interessierte haben unsere kantonale Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ unterschrieben. Der Kantonsrat hätte es in der Hand, sie ohne Volksabstimmung zu realisieren. Doch leider hat die oberste Chefin des ZVV, SVP-Regierungsrätin Rita Fuhrer, dem Kantonsrat die Ablehnung der Initiative beantragt.

Wenn Sie Kantonsrätinnen oder Kantonsräte kennen,

Fortsetzung →

Fortsetzung →

Fortsetzung Editorial

versuchen Sie sie zu überzeugen von unserer Initiative. Im Töss- und Jonatal, von Bauma bis Rüti fährt nur alle Stunden eine S26, ab 20 Uhr fahren gar nur noch Busse, parallel zur gut ausgebauten Bahnlinie. Es wird dort jedoch immer mehr gebaut, in allen Dörfern entlang dieser Strecke. In Gibswil zum Beispiel sind 120 neue Wohneinheiten geplant, davon 53 gebaut und 15 im Bau. Alle diese Leute werden mit dem Auto, statt der Bahn, zur Arbeit fahren.

Wenn der Kantonsrat unsere Initiative nicht annimmt, dann müssen wir warten bis 2010, weil spätestens im September 2010 eine Volksabstimmung durchgeführt werden muss.

31. Oktober durch die Justizdirektion als zu Stande gekommen erklärt.

Die Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“

Die Initiative hat den folgenden Wortlaut:

*Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 wird wie folgt ergänzt:
§ 18, Abs. 3 (neu)*

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.



Bauma – Rüti: hunderte neue Wohnungen, aber keine Bahnanschlüsse

Übergangsbestimmung:

§ 18 Abs. 3 tritt spätestens auf das dritte der Annahme durch das Volk folgende Fahrplanjahr in Kraft.

Im Gesetz soll also festgeschrieben werden, dass die S-Bahn mindestens halbstündlich verkehren muss. Diese Bestimmung gilt bewusst nicht fürs heutige S-Bahnnetz, sondern stützt sich auf den Richtplan ab. Im Richtplan legt der Kantonsrat jeweils fest, welche Gebiete mit der Bahn zu erschliessen seien. Der Richtplan wird periodisch überprüft und an die Bedürfnisse der jeweiligen Zeit angepasst. Dadurch wird sichergestellt, dass die Bahnerschliessung definiert wird aufgrund eines planerischen Vorgehens, und nicht einer „Hauruck-Sparübung“.

Die Übergangsbestimmung verlangt, dass die neue Bestimmung spätestens drei Fahrplanwechsel nach ihrer Annahme umgesetzt werde. Aufgrund der neuen Kantonsverfassung muss die Volksinitiative allerspätestens im September 2010 dem Volk vorgelegt werden. Der dritte darauf folgende Fahrplanwechsel ist im Dezember 2012. Spätestens dann – so das Volk will – sollen alle S-Bahnen mindestens halbstündlich fahren.

Die Initiative wird unterstützt von den Kantonalparteien SP, GP und GLP, von den Bezirks-

parteien Hinwil der CVP und der EVP, von den Ortsparteien EDU Rüti/Dürnten/Wald und FDP Wald. Ferner unterstützen die Initiative die IG Wehntal, umverkehrR, der SEV, der VCS und unsere Dachorganisation Pro Bahn, deren Zürcher Sektion ebenfalls einen beachtlichen Teil ihres Jahresbudgets dafür einsetzte. Abgesehen vom Verband öffentlicher Verkehr VöV (!) hat bislang keine Partei und auch keine Organisation die Initiative abgelehnt.

Die Ablehnung der Regierung

Am 28. Mai 2008 beantragte die Regierung dem Kantonsrat die Ablehnung der Initiative (Antrag 4509/2008). Sie liefert einerseits formale Einwände:

- Auf verschiedene Linien bedinge die Initiative bauliche Massnahmen, die sich nicht innert Frist realisieren liessen. Insbesondere zwischen Seuzach und Stammheim (S29) bedinge die Initiative den Bau einer Doppelspurinsel. Die Regierung gibt allerdings zu, dass eine technisch bedingte Verzögerung der Umsetzung der Initiative per se

nicht präjudizieren würde.

- Die Initiative verlangt den Halbstundentakt auch auf der heute im Richtplan eingetragenen, aber von der S-Bahn nicht bedienten Strecke Hinwil – Bauma. Dies liesse sich aber – so die Regierung – mit einer Anpassung des Richtplans korrigieren.
- Die mit der Initiative angestrebte Gesetzesänderung ist nicht stufengerecht. Diese Bestimmungen gehören in die Angebotsverordnung.

Materiell führt die Regierung folgende Gründe zur Ablehnung der Initiative auf:

- Die Bedienung auf dem S-Bahnnetz kann laut Initiative nicht mehr von der Nachfrage abhängig gemacht werden. Die S-Bahn müsste jeden Tag und während der ganzen Betriebsdauer mindestens halbstündlich verkehren.
- Schon heute werden 163 der 176 bestehenden S-Bahnstationen im Kanton mindestens halbstündlich bedient. Die geplante 4. Teilergänzung (TE) der S-Bahn Zürich sieht bis „ungefähr 2018“ die Einführung des Halbstundentaktes flächendeckend – auch auf der S26 und der S29 (!!) – mit Ausnahme der Stationen Sihlbrugg, Sihlwald (S4), Zweidlen (S41), Bäretswil und Neuthal vor.

- Zwischen Bülach und Oberglatt (S5) sind Investitionen von 2 Mio. CHF erforderlich, um die Initiative fristgerecht umzusetzen, und Niederglatt halbstündlich zu bedienen. Die Investitionen würden aber für die 4. TE ab Dezember 2015 nicht mehr genutzt.
- Zwischen Bauma und Rüti (S26) sind Investitionen von 10 Mio. CHF nötig, um die S26 durchgehend im 20/40-Minutentakt verkehren zu lassen. Auch diese Investitionen würden mit der 4. TE nicht mehr genutzt.
- Zwischen Stammheim und Seuzach (S29) wären ein Shuttlebetrieb und Investitionen von 40 Mio. CHF nötig, um die Initiative fristgerecht umzusetzen. Diese Investitionen würden ebenfalls mit der 4. TE nicht mehr genutzt.
- Zwischen Eglisau und Zweidlen (S41) sind Investitionen von 2 Mio. CHF erforderlich, um die Initiative mit einem Shuttlebetrieb umzusetzen. Die 4. TE sieht hier mangels Nachfrage keinen Angebotsausbau vor.
- Auf der Strecke Langnau – Sihlwald – Sihlbrugg (S4) sind Investitionen von 2 Mio. CHF erforderlich, um die Initiative umzusetzen. Die 4. TE sieht hier mangels Nachfrage keinen Angebotsausbau vor, sondern die Schliessung der Station Sihlbrugg
- Auf der Strecke Hinwil – Bauma würde die Initiative Investitionen in beträchtlicher, unbekannter Höhe erfordern. Wie heute sieht hier die 4. TE keinen S-Bahnbetrieb vor.



Wald – Rüti: per Auto statt mit der S26, weil sie nur jede Stunde fährt

Der Gegenvorschlag der Regierung

Die Regierung anerkennt aber grundsätzlich die Anliegen der Initiative, und möchte sie mit der 4. TE umsetzen. Mit Antrag 4510/2008 ebenfalls vom 28. Mai schlägt sie deshalb dem Kantonsrat eine Änderung der Angebotsverordnung (740.3) vor, in der diese Anliegen verankert werden sollen. Auf Verordnungstufe besteht die Möglichkeit, Ausnahmen zu bestimmen, und die Umsetzung zeitlich in Abstimmung mit der 4. TE zu staffeln.

Die vorgeschlagene Änderung der Angebotsverordnung umfasst zwei neue Bestimmungen. Erstens wird festgelegt, dass das regionale Bahnnetz (S-Bahn) halbstündlich zu bedienen ist (Anpassung von §2), Zweitens wird festgelegt, wann diese neue Regelung eingeführt wird, welche Voraussetzungen und welche Ausnahmen dabei gelten, nämlich (neuer §14a):

1. Das [halbstündliche] Angebot (...) wird auf dem regionalen Bahnnetz wie folgt umgesetzt:
 - für die Station Niederglatt gleichzeitig mit der Fertigstellung der Durchmesserlinie Altstetten–Oerlikon.
 - für die Stationen Dinhard, Thalheim-Altikon, Ossingen, Stammheim, Steg, Fischenthal, Gibswil, Wald, Tann-Dürnten gleichzeitig mit der Fertigstellung der Ausbauten auf der Strecke Zürich Flughafen–Winterthur.
2. Voraussetzung ist die Sicherstellung der Finanzierung durch Bund und Kantone.
3. Ausgenommen (...) auf dem regionalen Bahnnetz sind die Stationen Sihlbrugg, Sihlwald und Zweidlen sowie die Strecke Hinwil–Bauma.

In Abs. 1 wird also die zeitliche Staffelung festgelegt. Die Bauarbeiten für die Durchmesserlinie DML sind bereits im Gange. Nach heutigem Stand der Planung soll sie im Dezember 2015 fertig gebaut sein, womit Niederglatt ab dann

halbstündlich bedient wird. Die Fertigstellung des Streckenausbaus Zürich – Winterthur ist für ungefähr 2018 vorgesehen. Das ist der von der Regierung vorgesehene Zeitpunkt für die halbstündliche Bedienung auf der S26 und der S29.

Gerade dies ist aber wegen Abs. 2) noch nicht gesichert: Der Streckenausbau Zürich – Winterthur ist Teil des Konzeptes zukünftiger Entwicklung Bahninfrastruktur ZEB, das zur Zeit in der parlamentarischen Beratung auf eidgenössischer Ebene liegt. Nur wenn dieser Streckenausbau finanziell gesichert ist, sollen S26 und S29 halbstündlich verkehren.

Nach Abs. 3 werden die Stationen Sihlbrugg, Sihlwald und Zweidlen sowie die Strecke Bauma – Hinwil von der neuen Bestimmung ausgenommen.

Fortsetzung →

Inhalt

Geschenk oder trojanisches Pferd? 1

Yes, we can! 1

Den Engpass Zürich – Winterthur endlich beseitigen 6

15. Mitgliederversammlung der IG 8

Schlecht genutzt: P + R-Anlage in Wald 9

Eine eigenartige Auffassung von Kundeninformation 10

Wie komme ich von Rapperswil ins Tösstal? 11

Anmeldeformular IG Tösstallinie 12

Ihre Meinung interessiert uns! 12



tösstallinie

Soll die Initiative zurückgezogen werden?

Erfreulich an diesem „Geschenk“ ist Vieles. Erstens: Nach vielen Jahren teilt die Regierung erstmals offiziell mit, dass sie auf der Tössallinie (und der Etwilerlinie) den Halbstundentakt einführen will. Das ist ein jahrelang hart umkämpftes, nun in sichtbare Nähe gerücktes Ziel der IG, das man nur mit Freude begrüßen kann. Zweitens: Die Regierung legt ein Konzept zur Entwicklung der S-Bahn Zürich (4. TE) vor, welches netzweit einen Quantensprung in der Angebotsdichte bewirken wird. Und das, obwohl bereits heute diese Angebotsdichte im öffentlichen Regionalverkehr im Kanton Zürich weltweit seines Gleichen sucht. Drittens: Die Re-



Der Bahnhof Neuthal auf der Linie Bauma
– Hinwil ca. um 1950. Foto: Aebi, Egg

gierung legt auch einen konkreten Zeitplan vor, was wo bis wann gebaut, und welches Angebot wo ab wann eingeführt werden soll.

Das Initiativkomitee hält seine nächste Sitzung erst im August. Dann wird es über die Kritik und die Vorschläge der Regierung beraten. Formal kann nur eine Mehrheit der 20 Mitglieder des Komitees, die auf den Unterschriftenbogen namentlich aufgeführt sind, über Rückzug oder Aufrechterhaltung der Initiative befinden. Da die Komiteemitglieder die Parteien und Verbände vertreten, welche die Initiative unterstützen, werden auch diese Organisationen das weitere Vorgehen mitbestimmen. Die IG hat nur 5 dieser 20 Sitze inne. Zum jetzigen Zeitpunkt kann ich deshalb nur meine persönliche Haltung schildern:

Zuerst möchte ich festhalten, dass es in der Tat keinen Sinn machen würde, Investitionen zu tätigen, die wenige Jahre später nicht mehr genutzt werden könnten, nur um die Initiative rasch zu realisieren. Das trifft insbesondere für Niederglatt zu: hier würde es sich tatsächlich lohnen, auf das wesentlich verbesserte Angebot zu warten, das die DML ab 2015 ermöglicht. Die Argumentation aber, wonach es auf der Tössallinie und auf der Etwilerlinie Investitionen für den Halbstundentakt brauche, ist zumindest fraglich: Die Regierung selbst gab 2006 in der Antwort an die Anfrage Weber et al. zu, dass es möglich ist, S26 und S29 mit den vorhandenen Anlagen halbstündlich zu bedienen. Mag sein, dass dann das Angebot (vorübergehend) nicht optimal wäre, aber besser als heute wäre

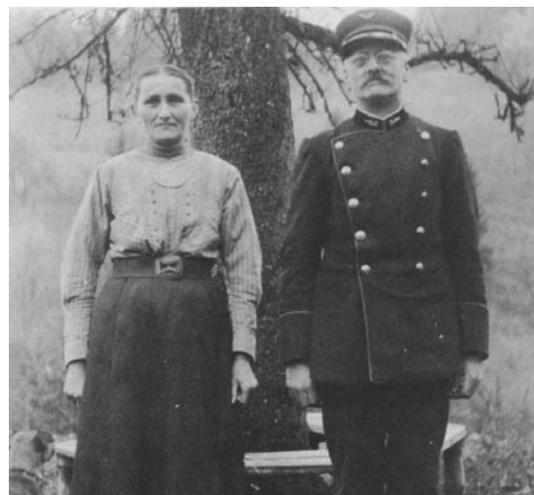
es allemal!

Im Antrag 4510 schreibt die Regierung zudem, dass „nach heutiger Einschätzung der SBB“ der 20/40-Minutentakt auf der S26 möglich wäre, wenn in Wald eine neue Haltekante gebaut würde. Warum es plötzlich eine neue Haltekante in einem Bahnhof braucht, der bis vor Kurzem Kreuzungsstation war, ist mir ein Rätsel, und wieso diese satte 10 Mio. CHF kosten soll, erst recht. Und wieso sie später unnötig sein soll, ist ebenso unklar. Der Streckenabschnitt Wald – Gibswil ist der topografisch schwierigste und zugleich längste: Da wäre man doch froh, im Störfall eine Kreuzungsmöglichkeit in Wald zu haben. Die Gleise liegen ja schon!

Generell ist dem Argument der Regierung, mit der Initiative könnte sich die S-Bahn nicht mehr nach der Nachfrage richten, entgegen zu halten, dass sich die Initiative auf den Verkehrsrichtplan des Kantons bezieht, und damit eine Anpassung des Angebotes an die sich wandelnden Bedürfnisse stets möglich ist. Andersrum formuliert: Wenn die Bahnbedienung eines Gebietes zu wenig Nachfragepotential aufweist, warum ist sie dann im Richtplan aufgeführt? Nicht das Initiativkomitee, sondern Regierung und Parlament hätten in diesem Fall die Hausaufgaben schlecht gemacht, oder?

Abgesehen von dieser Argumentation liegen die Stationen Sihlwald und Sihlbrugg tatsächlich in nicht besiedeltem Gebiet. Man könnte durchaus zum Schluss kommen, dass die Bahnbedienung dieser Stationen wenig Sinn macht. Auch die Umgebung der Station Zweidlen ist dünn besiedelt, sodass eine halbstündliche Bahnbedienung fraglich erscheint. Allerdings liegt diese Station an der Bahnstrecke Waldshut – Bülach (– Zürich/ Winterthur), wo durchaus eine halbstündliche Bedienung sinnvoll wäre. Leider erstreckt sich jedoch die Initiative nicht auf Aargauer oder gar Baden-Württembergisches Gebiet, sondern muss sich auf den Kanton Zürich begrenzen, und Zweidlen ist nun mal „Grenzbahnhof“.

Die Wiederbelebung der Verbindung Bauma – Hinwil ist hingegen ein paar Überlegungen



Neuthal-Bahnhofvorstand Anner mit Frau.
Foto: Sammlung Eugen Anner

mehr Wert: Bäretswil wird heute halbstündlich an Wetzikon angebunden, und dieses Busangebot soll demnächst auf einen Viertelstundentakt verdichtet werden. Würde man stattdessen die Züge der S26 in Bauma aufteilen, und mit der Hälfte des Zuges über Hinwil nach Wetzikon fahren, so entstünden in Bäretswil (4'400 Einwohner/-innen) ein sehr attraktives Angebot und in Hinwil ein Spielraum für eine bessere Bedienung des Dorfes mit Leichttriebzügen. Laut §4 der Kostenteiler-Verordnung (740.6) würde Hinwil 44% der Beiträge an die S-Bahn einsparen, und könnte das Geld für eine bessere Erschliessung wieder einsetzen. Die S14 müsste in Wetzikon gewendet werden. Da die meisten Fahrgäste ohnehin in Wetzikon umsteigen (auf die S5), wäre dies eine geringe Einbusse. Es mag schon sein, dass der Preis für die Wiederbelebung der (fast) stillgelegten Strecke Bauma – Hinwil hoch wäre, aber zumindest müsste die Regierung einmal Kosten und Nutzen einander gegenüberstellen.

Summa summarum bin ich mit dem Geschenk, d.h. dem Gegenvorschlag der Regierung grundsätzlich einverstanden – auch damit, unser Anliegen in der Angebotsverordnung statt im Gesetz zu verankern. Das Komitee hatte gar keine andere Wahl als eine Gesetzesinitiative zu lancieren, weil der Kanton Zürich kein Initiativrecht auf Verordnungsebene kennt.

Ich habe aber zwei zentrale Einwände, derentwegen ich heute noch gegen den Rückzug der Initiative bin. Erstens ist nicht einzusehen, weshalb bis „ungefähr“ 2018 – also noch 10 Jahre – zugewartet werden soll, um auf der S26 (Bauma – Rüti) und der S29 (Seuzach – Stammheim) ein Angebot im (vorerst hinkenden) Halbstundentakt einzuführen. Die Regierung selbst gab früher zu, dass kurzfristige Lösungen dafür existieren, ohne in die Streckeninfrastruktur zu investieren. Ihre Argumentation, diese Lösungen gäbe es nun nicht mehr, kann nicht entgegen genommen werden.

Zweitens – noch gravierender – finde ich es schlicht unzumutbar, den Angebotsausbau auf S26 und S29 mit einem nationalen Vorhaben – dem Ausbau zwischen Zürich und Winterthur auf 4 Gleise – zu verknüpfen, das völlig woanders liegt, und im Wissen, dass dieses Vorhaben vom Bundesparlament noch nicht beschlossen, geschweige denn finanziell gesichert ist. Die DML ist wenigstens im Bau und vom Kanton vorfinanziert. Allerspätestens bis sie da ist, kann das Unterland noch warten. Aber der Ausbau Zürich – Winterthur steht aus heutiger Sicht noch in den Sternen! Das Geschenk entpuppt sich also als trojanisches Pferd: Man verspricht uns etwas unter Bedingungen, von denen man nicht weiss, ob sie je eintreffen werden. Dafür haben wir sicher nicht Unterschriften gesammelt, zwei Jahre gearbeitet und das Vereinsvermögen aufs Spiel gesetzt! Ich gehe zwar schon davon aus, dass es die Regierung ehrlich

meint, und den Ausbau zwischen Zürich und Winterthur tatsächlich forcieren möchte. Aber sie kann dies im Moment einfach nicht garantieren. Also können wir diese Bedingung auch nicht akzeptieren.

Kurzfristige Umsetzung auf der Tösstalbahn

Schon in der Zugnummer 19 stellte ich das Angebotskonzept „Aktuell Plus optimiert“ dar, welches eine Bedienung der ganzen S26 zwischen Winterthur und Rüti im 20/40-Minutentakt vorsah. Damals bestätigten die SBB die Machbarkeit unter der Bedingung, dass neue, schnellere Züge zum Einsatz kämen. Inzwischen sind diese Züge Realität. Dasselbe Konzept, nun aber angepasst auf die Fahrzeiten der neuen GTW-Kompositio-

Fahrplan S26 "08 Plus"					
S12	S8	nach Zürich von	S8	S12	
21	41	ab Winterthur an	19	39	
16	38	an Winterthur ab	26	44	
12	35	Grüze	29	47	
10	32	Seen	32	50	
06	26	Sennhof	36	54	
04	24	Kollbrunn	38	56	
00	20	Rikon	42	01	
53	16	Rämismühle	46	04	
50	13	Turbenthal	49	07	
46	10	Wila	52	11	
42	05	Saland	56	15	
38	00	Bauma	01	19	
32	53	Steg	07	25	
29	50	Fiscenthal	10	28	
25	46	Gibswil	13	32	
19	40	Wald	20	39	
13	34	Tann	26	45	
10	31	ab Rüti an	29	48	
08	23	an Rüti ab	36	51	
S15	S5	von Zürich nach	S5	S15	

Fett: Kreuzungsstationen

nen der THURBO trägt neu den Namen „08 Plus“, und sieht wie folgt aus:

Auch dieses Konzept der IG Tösstallinie bedingt keine Infrastrukturausbauten und ist somit kurzfristig realisierbar. Es weist folgende Charakteristika auf:

- Anschlüsse in Winterthur halbstündlich auf S12 in 5'-17', stündlich auf S8 in 3'-7' (wie heute).
- Anschlüsse in Rüti stündlich auf S15 in 3' bzw. am gleichen Perron in 2' (wie heute), stündlich auf S5 in 8'.
- Kreuzungen in Wald, Fiscenthal, Bauma, Wila, Turbenthal, Rikon, Seen (eine der heute zwei Kreuzungen pro Stunde in Wila wird wieder nach Turbenthal versetzt, wie früher)

Fortsetzung ->

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:

Sandro Turcati
8492 Wila

Vizepräsident:

Peter Schwarzenbach
8498 Gibswil-Ried

Beisitzer:

Urs Steffen
8496 Steg

Rechnungsführung:

Sandra Hocevar
8494 Bauma

Aktuariat:

Priska Ochsner
8636 Wald

Mitglieder-

Administration:

Annelise Stimpson
8498 Gibswil-Ried

Medien, Redaktion,

Layout ZUGnummer:

Hannes Gehring
8487 Zell

Tel: 052 383 17 01

hannes.gehring@freesurf.ch

- Kein Infrastrukturausbau nötig. Der vorgesehene Umbau der Stationen Rikon und Wila mit Aussenperron und Unterführungen ist sehr wünschenswert, aber wie schon heute nicht zwingend.



Im Initiativkomitee diskutieren Paul Stopper und Karin Maeder die nächsten Schritte zur Realisierung der Initiative

Unschön dabei bleibt der hinkende Takt und somit die wechselnden Anschlüsse zwischen oberem Jonatal und Zürich auf S15 und S5 im 15/45-Minutentakt. Das Angebotskonzept „08 Plus“ ist also nicht optimal, soll aber vorübergehend umgesetzt werden, bis klar ist, wie eine Bedienung der S26 im exakten Halbstundentakt – die hingegen Investitionen bedingt – mittelfristig realisierbar wird.

Wie geht es weiter

Die Anträge der Regierung 4509 und 4510 fliessen nun in die parlamentarische Beratung ein. Der Kantonsrat hat unsere Initiative der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt KEVU zur Behandlung zugewiesen. Ein Zeitplan steht noch nicht fest. Diejenigen Kantonsrät/-

innen, welche Mitglieder des Initiativkomitees sind, werden die Verbindung zum Rat und zur Kommission sicher stellen. Ende August wird zudem das Komitee von der KEVU angehört. Nun beginnt also die politische Arbeitsphase des

Lobbyings mit Kantonsrät/-innen, Parteien, Verbänden usw., die Komitee und IG-Vorstand voraussichtlich bis in den nächsten Winter hinein beschäftigen wird.

Sollte das Komitee meine Einschätzungen teilen, so würde auch inhaltlich noch viel Arbeit bevor stehen. Zwar sind die Differenzen zwischen der vorgeschlagenen Anpassung der Angebotsverordnung und der Initiative nicht grundsätzlicher Art, weshalb eine Einigung zwischen Kantonsrat und Initiativkomitee noch möglich scheint. Aber der Teufel steckt im Detail, insbesondere in den Bedin-

gungen für die halbstündliche Bedienung von S26 und S29. Deshalb liegt diese Einigung heute, wie oben geschildert, noch nicht vor.

Das Komitee hat schon beschlossen Vorschläge auszuarbeiten, wie die Initiative kurzfristig umgesetzt werden könnte, ohne in die Streckeninfrastruktur zu investieren, und unter Inkaufnahme eines vorübergehend suboptimalen Angebotsausbaus (Hinketakt, Shuttlebetrieb usw...). Der Vorschlag des IG-Vorstandes für die S26 liegt hier vor. Ein Vorschlag für die S29 ist in Realisierung und soll noch in Zusammenarbeit mit der IG Eetzwilerlinie bereinigt werden. Geplant ist, dass das Komitee alle Vorschläge am 3. September 2008, also am ersten Jahrestag seit der Einreichung der Initiative, öffentlich präsentieren wird.

Der VCS Zürich startet eine neue Volksinitiative für den Bahnausbau

Den Engpass Zürich – Winterthur endlich beseitigen

Zwischen Effretikon und Winterthur wird der gesamte Ost-West- Schienenverkehr auf lediglich zwei Gleisen abgewickelt. Auf dieser Strecke verkehrt aber auch unsere fahrgaststärkste S-Bahn im Kanton Zürich, die S12. Die bisher geplanten, punktuellen Massnahmen genügen nicht, um diesen Engpass zu beseitigen.

Gabi Petri/Markus Knauss (VCS Zürich) Deshalb hat der VCS Zürich eine neue Volksinitiative lanciert, die ein drittes und viertes Gleis zwischen Effretikon und Winterthur/Tössmühle ermöglicht. Der vorgesehene Rahmenkredit von 520 Millionen Franken wird um die Beiträge des Bundes reduziert.

Die Bahnstrecke zwischen Effretikon und Winterthur ist heute eine der grössten Engpässe im schweizerischen Eisenbahnnetz. Zudem weist die Linie Zürich-Winterthur die stärkste Verkehrszunahme im Kanton Zürich auf: Jedes Jahr stieg die Zahl der täglichen Passagiere um beinahe 4000 Personen. Bereits heute sind Stehplätze in Spitzenzeiten die Regel. Die von SBB und ZVV vorgesehenen, punktuellen Massnahmen sind unbestritten, genügen allein aber nicht, um das Verkehrsaufkommen auf der Schiene zu bewältigen. Und auch der zur Zeit in den eidgenössischen Räten diskutierte Brüttenertunnel vermag die aktuellen und drängenden Problem nicht zeitgerecht zu lösen, weil der Brüttenertunnel frühestens ab 2030 realisiert werden kann. Mit dem schnellen Ausbau des Bahnkorridors Zürich – Winterthur auf durchgehend vier Gleise, wie es die VCS-Initiative verlangt, kann das Zugangebot aber schon in naher Zukunft entscheidend verbessert werden.

Der vorgesehene Ausbau dient speziell der Zürcher S-Bahn, genau dort also, wo in den letzten Jahren der grösste Passagierzuwachs

Die Initiative „Schienen für Zürich“ tut gut!

Sandro Turcati (IG Töstallinie) Die Strecke zwischen Hürlistein (Verzweigung Flughafen- / Zürichbergstrecke) und Winterthur ist eine der am stärksten befahrenen Bahnstrecken der Schweiz. Die wichtigsten nationalen und internationalen Verbindungen zwischen Zürich / Westschweiz einerseits und der Ostschweiz / Bayern andererseits benutzen sie. Der Kanton möchte das Angebot auf der stark frequentierten Verbindung zwischen Zürich und Winterthur massiv ausbauen, weil die Nachfrage es erfordert, und auch weil die parallel verlaufenden Autobahnen um beide Städte chronisch verstopft sind. Aber im Stau auf der Autobahn kann man wenigstens sitzen... Der Ausbau der Bahn macht also volkswirtschaftlich und ökologisch durchaus Sinn!

Diese Strecke hat nur zwei Gleise, und bildet das Nadelöhr des öffentlichen Verkehrs für Fernzüge und S-Bahnen. Die Züge haben schon heute die maximale Länge, die S-Bahnen fahren mit dreiteiligen Doppelstöckern, und dennoch hat es zu wenig Sitzplätze. Güterzüge werden geplagt und verdrängt. Wie soll SBB Cargo attraktiv und profitabel werden, wenn sie nicht weiss, wann (ob) ihre Züge fahren dürfen? Man muss sich zudem vorstellen, aus irgend welchem Grund seien beide Gleise zwischen Effretikon und Winterthur nicht passierbar, es führen weder EC noch IC noch S-Bahnen. Zürich und die Nordostschweiz würden voneinander getrennt. Die grösste und die sechstgrösste Stadt der Schweiz könnten nur noch über Bülach oder Rüti (ja genau: via Tösstalbahn) verbunden werden. Der GAU!

zu verzeichnen war. Es ist deshalb für den Kanton Zürich wichtig aktiv tätig zu werden. Die durchgehenden vier Gleise Hürlistein - Effretikon - Winterthur sind auch eine wichtige Ergänzung zum Durchgangsbahnhof Löwenstrasse (Durchmesserlinie Zürich, DML). Damit die beiden Projekte möglichst zeitgleich in Betrieb genommen werden können, ist eine vorläufige Finanzierung durch den Kanton Zürich unerlässlich. Weil die Bahnstrecke auch dem nationalen und internationalen Bahnverkehr als Verbindung in die Ostschweiz zugute kommt, soll der Kanton Zürich eine Mitfinanzierung durch den Bund anstreben. Aus heutiger Sicht ist vorerst ein Beitrag des Bundes von 220 Mio Franken (ZEB) in Aussicht gestellt.

Zur schnellen Beseitigung dieses Engpasses hat der VCS Zürich deshalb am 25. April 2008 eine kantonale Volksinitiative lanciert, um die, für die Weiterentwicklung des Zürcher Bahnsystems entscheidende, Lücke endlich zu schliessen.



Geleise in Zürich, © Foto SBB

Der Regierungsrat des Kantons Zürich schreibt erstmals seit vielen Jahren offiziell an den Kantonsrat (Botschaft 4510/2008), er plane den Halbstundentakt zwischen Winterthur und Rüti. Aber dies nur unter der Bedingung, dass der Bund den Kapazitätsausbau zwischen Zürich und Winterthur mitfinanziere – so die Regierung. Der Kapazitätsausbau auf dieser Hauptstrecke hat zwar nichts mit der Tösstalbahn zu tun, und hilft auch nicht als Argument zur Einführung des Halbstundentaktes auf der S26. Aber die S11 – die mit der geplanten 4. Teilergänzung der S-Bahn zwischen Zürich und Rikon verkehren soll – kann nicht eingeführt werden, weil dafür die Kapazität zwischen Zürich und Winterthur nicht reicht.

Die Initiative des VCS „Schienen für Zürich“ forciert also nicht nur einen durchdachten und zwingend notwendigen Ausbau der Bahninfrastruktur unseres Kantons und unseres Landes, sondern ermöglicht auch mit der S11 ein vorteilhaftes Angebot fürs mittlere Tösstal. Vor allem aber befreit sie den Kanton Zürich von seiner Abhängigkeit von Bundessubventionen für den Ausbau unserer S-Bahnen.

15. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie

Am 14. März 2008 trafen wir uns im gemütlichen Restaurant Bahnhof in Bauma zur jährlichen Mitgliederversammlung. Gegen 30 Personen wollten sich informieren über den Stand unserer Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ und mitfeiern aus Anlass ihres Zustandekommens.

Hannes Gehring Alle sind erleichtert: die Initiative ist zustande gekommen! „Wir schafften es, mit Hilfe von politischen Parteien und Organisationen des öffentlichen Verkehrs, eine breite Allianz gegen die absurden Sparpläne der Kantonsregierung und für einen massvollen Ausbau der S-Bahn zu bilden“ sagt Präsident Sandro Turcati. Er dankt allen, die unermüdlich Unterschriften sammelten und auch all den grosszügigen Spendern. Felix



Eine Geste sagt mehr als tausend Worte



Wir stossen auf die erfolgreich lancierte Initiative an

Caduff dankt dem Vorstand im Namen der Mitglieder für seinen Einsatz.

Turcati informiert, dass der Regierungsrat im April 2008 zur Initiative Stellung nehmen müsse und danach auch der ZVV. Dieser wird mit dem Initiativkomitee einen Kompromiss suchen und zur Initiative ja oder nein sagen. Im Herbst/Winter 2008 informiert die Regie-

rung den Kantonsrat und dieser wird in der zweiten Hälfte 2009 Stellung nehmen. Sagt er ja, ist der Kampf gewonnen. Sagt er nein, muss die Bevölkerung des Kantons Zürich spätestens im September 2010 über die Initiative abstimmen.

Als Mitglieder-Event beschliessen wir einen "runden Tisch" mit den SBB zu organisieren, an dem sie uns bitte erklären mögen, wieso es so schwierig sei, die S26 halbstündlich zu bedienen. *Hinweis Sandro Turcati:* Der Vorstand hat mit der Organisation begonnen und die SBB angefragt. Inzwischen haben sie ihrer-



Sandro Turcati beankt sich bei Christel Kägi für ihren grossen Einsatz

Fortsetzung ->

seits vorgeschlagen, das Angebot auf der S26 mit ZVV und Vorstand der IG zu besprechen. Die Öffentlichkeitsarbeit ist Gegenstand der Gespräche, weshalb im Moment der Vorstand den "runden Tisch" aufschieben muss, bis klar ist, welches die Ergebnisse sind, und wie sie kommuniziert werden. Fest steht aber, dass der ZVV ein Konzept für die durchgehende halbstündliche Bedienung der S26 erarbeitet, und dieses bis Ende 2008 definiert sein wird.

Im Hinblick auf einen allfälligen Abstimmungskampf müssen wir dafür sorgen, dass die Bevölkerung in der Zeit bis zur Abstimmung unsere Initiative nicht vergisst. Besonders wichtig ist die Sensibilisierung in den Städten. Z.B. mit den Argumenten „bessere Ausflugsverbindungen ins Tösstal“ oder „weniger Autos in der Stadt, weil die Tössstaler mit dem Zug pendeln“.

Leider verlässt Christel Kägi den Vorstand, in dem sie seit 4.4.2002 mitarbeitete, macht aber lebenswerterweise weiter den Versand unserer ZUGnummern. Zu unserer grossen Freude entschloss sich Annelise Stimpson, welche seit 2007 im Vorstand mitarbeitet, sich der Wahl zu stellen, zusammen mit Priska Ochsner, welche bereits im Initiativkomitee sehr engagiert ist. Alte und neue Vorstandsmitglieder und auch die Revisoren Martin Greber und Robert Ineichen werden mit kräftigem Applaus gewählt. Allerdings informiert uns leider Sandro Turcati, dass er per 2010 als Präsident zurücktreten werde.

Zum Schluss stossen wir alle in entspannter Stimmung mit einem Glas Wein auf den Erfolg unserer Initiative an und beenden den Abend bei Kaffee und Kuchen.

Das Fundraising-Konzept der SBB muss überdacht werden

Schlecht genutzt: P + R in Wald

Auf der P + R Anlage beim Bahnhof Wald stehen gemäss SBB Homepage 69 Parkplätze zur Verfügung. Die Gebühren müssen an sieben Tagen die Woche rund um die Uhr bezahlt werden. Es ist daher auch nicht verwunderlich, dass die Anlage kaum genutzt wird.

Priska Ochsner Sicherlich auch ein Grund für die schlechte Belegung sind die Gebühren. So



zahlt man für einen Tag sFr. 5.- das liegt meiner Meinung nach noch im Rahmen. Wer jedoch pendelt

werden. Wer nun also sowieso schon ins Auto steigen muss, weil er in einer der Aussenwachten oder sonst ausserhalb des Dorfes Wald wohnt, fährt vielfach gleich nach Rüti oder Bubikon.



SBB P + R Anlage beim Bahnhof Wald

muss für eine Jahres-Parkkarte schon etwas tiefer in die Tasche greifen, ganze sFr. 500.- kostet sie, egal welches Bahn-Abo man besitzt. Was viele nicht verstehen können ist, warum die Tarife nicht einheitlich sind. So zahlt man in Rüti

ZH und Bubikon auf den P + R Anlagen nur sFr. 40.- im Monat (Wald sFr. 50.-) und sFr. 400.- im Jahr. Das hat einen ganz einfachen Grund: die Anlagen in Rüti ZH und Bubikon werden von der Gemeinde betrieben und sind daher nicht an die SBB Tarife gebunden. Auch müssen an beiden Orten nur von Montag bis Samstag von 06:00 – 20:00 Uhr, beim Ritterhaus sogar nur Mo – Fr Gebühren bezahlt



Gemeindeeigene P + R Anlage in Rüti.

Ich denke die SBB ist früher besser gefahren, als die Gemeinde Wald den Platz gemietet hatte und ihn der Bevölkerung gratis zur Verfügung gestellt hatte.

Eine eigenartige Auffassung von Kundeninformation

Bekanntlich bedienen die SBB (S26 im Stundentakt) und die VZO (Buslinie 885 im ½ -, teils ¼ Stundentakt) die selbe Strecke Rüti-Wald-Rüti. Eigentlich ein Superangebot an möglichen Reiseverbindungen, welches der ZVV für seine Kunden realisiert.

Peter Schwarzenbach Dass aber Reisende (vor allem ortsunkundige) sich unkompliziert direkt an einer und derselben Abfahrtsanzeige darüber orientieren können, wird – trotz mehrmaliger

plakaten einen entsprechenden Hinweis aufgedruckt haben. Zur Illustration seien die letzten Kommentare der SBB Zürich aufgeführt, die zeigen, wie kundenfern argumentiert wird.

„Auf allen Bahnhöfen ist es gleich geregelt: Es gibt Abfahrtsplakate von den Zügen mit dem Piktogramm Zug und separate Abfahrtsplakate von den Autobussen. Einzig wenn es Bahnersatzverkehr ist, dann ist der Bus aufgeführt.“

Die Abfahrtsplakate der Autobusse sind dort, wo die Haltestellen der Autobusse sind und nicht auf dem Perron.

Konsequenterweise müsste auch dann der Autobus von Rüti nach Bubikon und von Rüti nach Rapperswil aufgeführt werden und dann wird es völlig unübersichtlich.

Wir sind der Meinung, dass selten jemand auf den Bahnhof Rüti geht, ohne im Voraus zu wissen, wann er abfahren will. Und wenn er das weiss, so weiss er auch, dass er den Bus oder

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

Abfahrtsplakat in Rüti mit fotomontiertem Hinweis auf Bus. Ein Pfeil weist auf den Text 'Weitere Verbindungen nach Wald mit Bus Linie 885' am unteren Rand des Plakats hin.

Abfahrt	Weg	Gleis	Hinweis
08.51	Wetzikon Uster Stadelh. Zürich	Affoltern aA	1
08.54	Jona Rapperswil	Pfäffikon SZ	2
09.08	Wetzikon Uster Stadelh. Zürich	Rafz	1
09.09	Jona Rapperswil		2
09.11	Wald Bauma	Winterthur	3
09.21	Wetzikon Uster Stadelh. Zürich	Affoltern aA	1
09.24	Jona Rapperswil	Pfäffikon SZ	2
09.38	Wetzikon Uster Stadelh. Zürich	Niederweningen	1
09.39	Jona Rapperswil		2
09.51	Wetzikon Uster Stadelh. Zürich	Affoltern aA	1
09.54	Jona Rapperswil	Pfäffikon SZ	2
10.08	Wetzikon Uster Stadelh. Zürich	Rafz	1
10.09	Jona Rapperswil		2

Während der EURO benötigen Sie dank ZKB hier die Nachtrzüge keinen Zuschlag

Weitere Verbindungen nach Wald mit Bus Linie 885

Abfahrtsplakat in Rüti mit **fotomontiertem** Hinweis auf Bus

Anfrage der IG-Tösstallinie – aus formalen, für den Kunden kaum hilfreichen, geschweige einleuchtenden Gründen von der SBB abgelehnt. Einzig – zwar nach mehrmaligen Vorstössen – entschlossen sich die VZO auf ihren Busplakatfahrplänen in Rüti einen Hinweis anzubringen, der die Fahrgäste auch auf die SBB-Verbindung Rüti-Wald hinweist.

Mit etwas gutem Willen liesse sich auch auf der zentralen, elektronischen Abfahrtsplakat der SBB in Rüti oder auf den Abfahrtsplakaten in Wald ein Hinweis anbringen, etwa lautend: „Für zusätzliche Verbindungen nach Wald (bzw. Rüti) bitte auch Busfahrpläne konsultieren“.

Zwar wurde ich bei meinen Lösungsvorschlägen am Telefon mit dem ZVV-Contact-Zentrum verständnisvoll und hilfsbereit bedient. Die danach erhaltenen ablehnenden Stellungnahmen der SBB können jedoch kaum überzeugen. Dies insbesondere, weil z.B. in Brunnen SZ die selben SBB für zusätzliche Busverbindungen Brunnen – Schwyz unkompliziert auf ihren Zugsabfahrts-

VZO Abfahrtsplakat in Rüti ZH, mit Hinweis auf S26. Ein Pfeil weist auf den Text 'weitere Verbindungen nach Wald mit der S26' am unteren Rand des Plakats hin.

09:00 884 Bergacher	10:30 885 Wald-Loupfen	19:00 870 Hinwil
09:15 885 Rapperswil	11:00 884 Bergacher	19:00 885 Rapperswil
09:30 885 Wald-Eglingen	14:30 885 Rapperswil	19:00 885 Wald-Loupfen
09:45 884 Bergacher	14:30 885 Wald-Eglingen	19:30 884 Bergacher
09:45 880 Hombrechlikon	14:45 870 Hinwil	19:30 885 Rapperswil
09:45 870 Hinwil	14:45 884 Bergacher	19:30 885 Wald-Eglingen
	14:45 880 Hombrechlikon	19:58 854 Würzh.-Wald-Bauma
	14:57 887 Eschenbach	19:58 885 Rapperswil
		19:58 888 Nachtbus Rüti

10.00 h

10:00 870 Hinwil		
10:00 885 Rapperswil		
10:00 885 Wald-Loupfen		
10:30 884 Bergacher		
10:30 885 Rapperswil		
10:30 885 Wald-Eglingen		

15.00 h

15:00 870 Hinwil		
15:00 885 Rapperswil		
15:00 885 Wald-Loupfen		
15:30 884 Bergacher		

20.00 h

20:00 887 Eschenbach		
----------------------	--	--

weitere Verbindungen nach Wald mit der S26

VZO Abfahrtsplakat in Rüti ZH, mit Hinweis auf S26

die S26 nehmen kann.“

Im Rückblick auf all unsere bisherigen diesbezüglichen Anstrengungen, wäre es wohl einfacher gewesen, gleich selber einige Hinweiskleber herzustellen und an den Abfahrtsplakaten einfach aufzukleben. Vermutlich hätten dies die SBB-Strategen kaum bemerkt.

Wie komme ich von Rapperswil ins Tösstal?

Diese Frage haben sich die Zugpassagiere in Rapperswil seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 öfters gestellt. Seit damals verkehrt auf der Strecke Rapperswil – Wald – Bauma – Winterthur (S26) nur noch am Wochenende ein direkter Zug. Unter der Woche müssen die Passagiere mit der S5 von Rapperswil nach Rüti ZH fahren und dort umsteigen.

Priska Ochsner Nur ist diese Variante auf den Abfahrtstabellen auf den Perrons und in der Unterführung nicht ersichtlich. Reisende, die sich nicht auskennen, wissen somit nicht, dass man auch unter der Woche einfach ins Tösstal gelangen kann. Wer nur bis Wald fahren will, hat noch eine andere Alternative: den Bus von Rapperswil nach Laupen/Eglingen. Aber das wiederum ist nur auf dem Busfahrplan ersichtlich und der ist nicht auf dem Perron, sondern nur in der Unterführung und an der Infotafel beim Treppenaufgang angebracht. Und ich kann aus eigener Erfahrung sagen, dass diese fast 40 minütige Fahrt zwischen Rapperswil und Wald Bahnhof mit den 20 Haltestellen nicht gerade komfortabel ist.....

Nachdem ich in Rapperswil mehrmals erlebt habe, wie Reisende den Anschluss ins Tösstal suchten, habe ich mich im März 2007 an den Kundendienst SBB in Zürich gewandt. Ich habe mich erkundigt, ob es allenfalls möglich sei, bei den Abfahrtstafeln in Rapperswil einen Vermerk anzubringen, dass man von Montag bis Freitag mit der S5 (jeweils .59) via Rüti ZH oder mit dem Bus ins Tösstal gelangen kann?

Ich bekam dann ziemlich schnell folgende Antwort, was mich natürlich freute, vor allem da sie positiv war:

„Es freut uns sehr, dass Sie mit dem Zug unterwegs sind und sich Gedanken zum Fahrplan machen. Dafür danken wir Ihnen. Gerne haben wir Ihren Vorschlag, einen Vermerk bei den Abfahrtstafeln in Rapperswil anzubringen, an unsere zuständige Fachstelle zur Stellungnahme weitergeleitet und wir haben wie folgt Bescheid erhalten:

Ihr Vorschlag fand Anklang: Es ist in Rapperswil ein Hinweis am Infopunkt zu dieser Verbindung ins Tösstal geplant. Jedoch wird dazu nicht das Abfahrtsplakat benutzt. Das Abfahrtsplakat als ältestes SBB-„Aushängeschild“ auf den Bahnhöfen ist das formal strengste Imprimat der Kundeninformation. Mit Ausnahme des SBB-Logos und des www.sbb.ch gibt es praktisch denn auch keine Angaben, die nicht direkt von den Systemen „abgezogen“ werden. Ein Handeintrag ist deshalb eine grosse Fehlerquelle

bei den Fahrplanwechseln. Wann diese separaten Hinweise an den Infopunkten angebracht werden, können wir Ihnen jedoch noch nicht konkret bekannt geben.“

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

Tönt gut, gemacht wurde jedoch nichts! Im Oktober 2007 wandte ich mich daher direkt per E-Mail an den Bahnhof in Rapperswil, auch hier fand mein Vorschlag Zustimmung. Da er jedoch auch beim darauf folgenden Fahrplanwechsel



Seepromenade Rapperswil. Foto: pictures-switzerland.com

im Dezember nicht umgesetzt wurde, wandte ich mich Anfang dieses Jahres nochmals an die Kontaktperson beim SBB Kundendienst in Zürich. Ich wies dann auch darauf hin, dass diese Änderung nicht nur für eine Fahrplanperiode

Fortsetzung ->

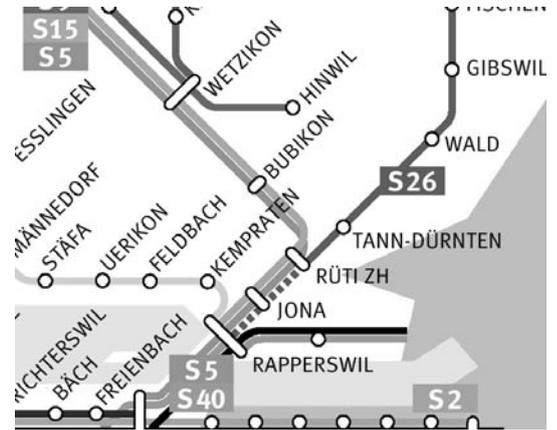
sein wird, denn Anfang Jahr war schon bekannt, dass die S15 in Zukunft auch am Wochenende fahren wird und die S26 daher täglich nur noch auf der Strecke Rüti ZH-Winterthur verkehrt. Ich bekam dann postwendend Antwort:

„Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass ortskundigen Personen die Situation in Rapperswil für die Weiterfahrt in Richtung Wald-Bauma-Winterthur bekannt ist. Ortskundige werden sich vor einer Reise über die Reisemöglichkeiten informieren und erfahren, dass mit der S5 nach Rüti ZH gefahren werden kann und erst dort die S26 nach Wald-Bauma-Winterthur fährt. Dennoch wäre ein Hinweis in Rapperswil auf diese Situation angebracht. Das gelbe Abfahrtsplakat ist sehr genormt und sieht in allen Bahnhöfen ähnlich aus. Dort können keine zusätzlichen Vermerke angebracht werden. Auch ist es für die Kunden nicht übersichtlich, wenn an jedem Bahnhof für jeden Anschluss ein Zettel an die Informationstafeln gehängt wird. So würde schnell ein «Zettelwald» entstehen, bei welchem sich die Kunden nicht zurechtfinden würden. Wir haben uns deshalb entschieden, in Rapperswil einen Regionalfahrplan anzubringen, auf welchem sämtliche Zug- und Busverbindungen in der Region Rapperswil vermerkt sind. Dort ist ersichtlich, dass für die Fahrt nach Rüti ZH die S5 und erst dann die S26

benützt werden muss. Die Abfahrtszeiten der S5 können dann auf dem gelben Abfahrtsplakat nachgeschaut werden.

Da sich zurzeit der Bahnhofplatz noch im Umbau befindet, kann dort erst nach der Umbauphase die Situation angeschaut und allenfalls der Regionalfahrplan angebracht werden.

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen und freuen uns, Sie auch in Zukunft zu unseren engagierten Kundinnen zählen zu dürfen.“



Offizieller Netzfahrplan des ZVV

Ich habe diese Antwort vorerst einmal zur Kenntnis genommen, habe mir aber weiterhin so meine Gedanken gemacht. Ein Regionalfahrplan besteht ja eigentlich heute schon (siehe Bild oben). Nur, was bringt es mir, wenn ich sehe, dass ich mit der S5 und S15 nach Rüti komme, wenn ich nicht weiss, wann die stündlich verkehrende S26 in Rüti abfährt?

Ich werde diesem Problem sicherlich nochmals auf den Grund gehen, denn schliesslich wird Informationspolitik bei der SBB gross geschrieben. Interessant zu sehen ist nämlich, dass auf dem offiziellen Fahrplan der VZO in Rüti ZH der Vermerk „Weitere Verbindungen nach Wald mit der S 26“, auf Anregung der IG-Tösstallinie problemlos angebracht werden konnte!

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



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

