

25 nummer

• Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstallinie • 14. Jahrgang, Nummer 25 • Winter 2008

Sollen wir schweigen oder schreien?

Editorial

Geduld bringt Rosen: auch bei der halbstündlichen S-Bahn?

Die kantonale Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ wurde am 3. September 2007 mit über 7'000 Unterschriften eingereicht, und für gültig erklärt. Die Initiative fordert, dass spätestens ab 2013 alle Bahnstationen im S-Bahnnetz des Kantons Zürich mindestens halbstündlich bedient werden.



Sandro Turcati Es sollen künftig alle Regionen eine qualitativ hoch stehende Bahn-Erschliessung erhalten, die das Umsteigen fördert und die Städte vom Individualverkehr entlastet. Folgende, im kantonalen Richtplan vermerkten Bahnstrecken werden heute nur stündlich oder gar nicht bedient:

- Langnau – Sihlbrugg (S4)
- Oberglatt – Bülach (S5)
- Bauma – Rüti (S26)
- Seuzach – Stammheim (S29)
- Eglisau – Zweidlen (S41)
- Hinwil – Bauma (DVZO)

Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat am 28. Mai 2008 die Initiative zur Ablehnung empfohlen.

Als Alternative (sog. „indirekten Gegenvorschlag“) wird von der Regierung die Anpassung der „Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenver-

UBS-SBB-ZVV-S26

Hannes Gehring Macht die UBS zur Migros, schlägt Gian Trepp in der WOZ vom 27.11.2008 vor. Der Shareholder-Druck, die Profitraten immer höher hinaufzutreiben, würde so wegfallen. Die Beispiele von Migros und Coop bewiesen, dass auch grosse Betriebe als Genossenschaften erfolgreich bestehen – und sich sogar für fairen Handel und ökologische Produktion einsetzen könnten.

In der Woche 50 hatte die Nationalbank der UBS 68'000 Millionen überwiesen, als Ersatz für ihre wertlosen amerikanischen Hypothekenpapiere. – Wegen angeblich fehlender 1,3 Millionen beim ZVV für die Beibehaltung des Shuttles S43 kann seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 leider die Strecke Wald – Rüti nicht mehr halbstündlich bedient werden. Müsste vielleicht Rita Fuhrer auch beim Bundesrat anklopfen, wie Peter Kurer? Oder sollte vielleicht der ZVV in eine Genossenschaft umgewandelt werden?

Wenn doch in der Krise der Staat antizyklisch investieren soll

Fortsetzung ->

Fortsetzung ->

Fortsetzung Editorial

und gleichzeitig der öffentliche Verkehr aus ökologischen Gründen gefördert werden sollte, dann leuchtet es doch niemandem ein, wieso wir noch bis 2018 warten sollten, bis endlich die S26 durchgehend bis Rüti halbstündlich verkehren darf. Nur weil vorerst im Bahnhof Wald für 10 Millionen eine vergoldete Wartekante eingerichtet werden muss, oder weil 1,3 Millionen zu viel sind, oder weil vielleicht ein Vertrag zwischen den VZO (Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland) und ZVV auch mitspielt? Aber sicher nicht die Anliegen all der PendlerInnen im Tösstal!

Wirklich frustrierend!!!

kehr“ (Angebotsverordnung, 740.3) vorgeschlagen. Wie die Initiative enthält auch der Vorschlag der Regierung die Bestimmung, wonach die S-Bahn grundsätzlich halbstündlich zu bedienen sei. Im Vergleich zur Initiative sieht die Regierung fünf Ausnahmen, eine zeitliche Verzögerung und vor allem zwei Bedingungen vor:

- Die Stationen Sihlwald (S4) und Zweidlen (S41) sollen weiterhin nur stündlich, die Stationen Sihlbrugg (S4), Bäretswil und Neuthal (DVZO) gar nicht durch die S-Bahn bedient werden.
- Die Anbindung des Unterlandes (S5) ist an die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie 2016 geknüpft.
- Die Umsetzung auf der S26 (Bauma – Rüti) und der S29 (Sezuach – Stammheim) ist an den Ausbau des Korridors Zürich – Winterthur auf vier Gleise gekoppelt. Dieser ist ein Vorhaben des Bundes, welches finanziell nicht gesichert ist, und – Wortlaut der Regierung – „ungefähr 2018“ in Betrieb genommen werden soll (d.h. falls überhaupt, Anm. des Verf.).



S26: Blick vom Hörnli, oberhalb Steg, ins Tösstal



S26: Das Hörnli oberhalb Steg, Ziel unzähliger SonnenanbeterInnen: nur im Stundentakt erreichbar

Inakzeptabel: Halbstündliche S26 nur mit Ausbau Winterthur – Zürich

Grundsätzlich begrüsst das Initiativkomitee den Vorschlag der Regierung. Insbesondere hat sich das Initiativkomitee öffentlich bereit erklärt, die fünf Ausnahmen als Kompromiss zu akzeptieren. Zwar hegt das Komitee Zweifel darüber, ob Bäretswil statt mit überfüllten Bussen nicht besser mit der S-Bahn bedient werden soll, zumal die Infrastruktur dafür schon vorhanden ist. Es hat aber entschieden, dass ein politischer Kompromiss nicht daran scheitern soll: Die Bahnerschliessung Bäretswils kann man ja später separat prüfen.

Auch betreffend der Umsetzung auf der S5 (Niederglatt) besteht Verhandlungsspielraum. Obschon ihre Finanzierung noch nicht gesichert ist, ist die Durchmesserlinie ja bereits im Bau, weil der Kanton das Geld dafür vorschiesst. Das Komitee selbst hat zwar Lösungen gefunden, wie man das Unterland schon früher halbstündlich ans ganze S-Bahnnetz anbinden könnte, gibt aber zu, dass sie nicht optimal sind. Da einer pünktlichen Inbetriebnahme der Durchmes-

serlinie nichts im Wege steht, ist das Warten auf 2016 (Vorschlag der Regierung) statt 2013 (Initiative) noch verkraftbar.

Was die halbstündliche Bedienung der S26 und der S29 angeht, ist die Koppelung an den Ausbau Zürich - Winterthur laut Regierung zwingend nötig. Die Regierung weist in ihrer Weisung ans Parlament sogar einen zusätzlichen, langfristig aber nicht mehr genutzten Infrastrukturbedarf für 55 Millionen Franken aus, falls die S26 und S29 halbstündlich bedient würden, bevor die Strecke Winterthur-Zürich ausgebaut wäre. Für das Initiativkomitee ist diese Haltung unverständlich, sind weder die Tösstalbahn (S26) noch die Etwilerlinie (S29) vom Ausbau Zürich - Winterthur betroffen: Beide Strecken münden östlich in den Bahnhof Winterthur. Sie ist auch inakzeptabel, weil die Regierung verschweigt, was mit der S26 und der S29 passieren soll, falls sich der Ausbau zwischen Zürich und Winterthur doch weiter verzögern sollte. In diesem Punkt hat das Komitee klar und mehrmals signalisiert, dass ein Rückzug der Initiative nicht vertretbar ist, solange die Koppelung an dieses zwar sinnvolle, aber unsichere Bundesvorhaben bestehen bleibt.

Paul Stopper, Jürgen Meyer, Heinz Villa und Sandro Turcati haben im Auftrag des Komitees nachgewiesen, dass die halbstündliche Bedienung der S26 und der S29 ohne einen Ausbau der heutigen Bahnstrecken machbar ist, sofern man vorübergehend auf einen exakten Halbstundentakt verzichtet, und allenfalls Stationen auslässt, die von anderen S-Bahnen halbstündlich bedient werden. Als Zwischenlösung kann die Bedienung beider Linien in einem „hinkenden“ Takt erfolgen, bis die Bahninfrastruktur im Raum Winterthur aufgewertet wird.

Die S26 würde bis dann etwa wie heute verkehren. **Neu sollten aber die Züge nicht nur den Abschnitt Winterthur – Bauma, sondern auch den Abschnitt Bauma – Rüti halbstündlich bedienen** (siehe Zugnummer 24, Seite 5). Dadurch würden Wald und Fischenthal – mit einem Einzugsgebiet von über 10'000 Einwohnern eines der wichtigsten Naherholungsgebiete des Kantons – mit der Bahn viel besser erschlossen.

Halbstündlich unterwegs mit der S29

Die S29 könnte die Strecke zwischen Seuzach und Stammheim im nicht ganz exakten

Halbstundentakt bedienen. Ein Zug pro Stunde würde wie heute von Stein bis Winterthur (und umgekehrt) mit Halt an allen Stationen verkehren. Der zweite Zug würde zumindest die Strecke Stammheim – Seuzach bedienen, und dort an die S12 Anschluss gewähren. Die Verlängerung dieser zweiten S29 nach Winterthur ist noch genauer zu untersuchen, weil sie auf die exakte Fahrplanlage der anderen S29, der S30 und des ICN von/nach Konstanz abgestimmt werden muss.

Die IG Etwilerlinie hat zudem diesen Vorschlag mit dem Ziel weiter entwickelt, auch die zweite S29 nach Etwilen – Stein mit Anschluss von/nach Schaffhausen zu verlängern. An dieser Stelle seien die interessanten Hinweise von Thomas Feer (IG Etwilerlinie) verdankt. Auch diese Ver-



Dorfplatz Unterstammheim, Bild Panoramio.com

längerung wäre noch auf die S13 hin genauer zu prüfen (Trasse-Belegung zwischen Etwilen und Stein). Für dieses Ziel bräuchte man keine zusätzliche Zugskomposition, wohl aber die Zustimmung der Kantone Thurgau und Schaffhausen. Im (kurzfristig) optimalen Fall könnte das Konzept insgesamt, d.h. mit halbstündlicher Bedienung der ganzen Strecke von Stein nach Winterthur, etwa so aussehen:

Fahrplan S29 "08 Plus"							
IC	S12	S12	nach Zürich von	S12	S12	ICN	
25	22	52	ab Winterthur an	09	39	35	
15	20	48	an Winterthur ab	12	41	46	
--	15	44	Oberwinterthur	16	45	--	
--	12	41	Wallrütli	17	46	--	
--	09	38	Reutlingen	20	49	--	
06	08	37	Seuzach	23	52	54	
02		33	Dinhard	25		56	
00		31	Thalheim	30		01	
52		23	Ossingen	36		07	
46		17	Stammheim	43		16	
36		11	Etwilen	47		22	
33		08	ab Stein an	52		27	
25	55		an Stein ab	00	30		
S8	S3		von Schaffhausen nach	S3	S8		
Fett: Kreuzungsstationen							

Fortsetzung ->

Inhalt

Geduld bringt Rosen: auch bei der halbstündlichen S-Bahn? 1

Antizyklisch aus der Wirtschaftskrise? 4

Die Zukunft von S26, S29 und S-Bahn Kanton Zürich 7

Endlich wieder eine vernünftige Busverbindung in die Freizeitregion Atzmännig! 10

Mail von Armin Lehmann 11

Schienen für Zürich: MEDIEN-MITTEILUNG VCS 12

Busse sind teurer als Bahn 12

Anmeldeformular IG Tösstallinie 12



Sowohl für die S26 als auch für die S29 ist klar, dass diese Vorschläge weit entfernt vom Optimum liegen: Langfristig, d.h. in etwa 10 Jahren, soll auf diesen beiden, wie möglichst auf allen S-Bahnlinien, ein exakter Halbstundentakt verwirklicht werden. Dieses Ziel der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich ist aber weit entfernt, politisch noch nicht beschlossen und schon gar nicht finanziell gesichert. Also müssen Lösungen gesucht werden, wie in der Zwischenzeit das Angebot punktuell und mit vertretbarem Aufwand verbessert werden kann, bis das Optimum realisierbar wird.

Volksfest im Tösstal oder harter Abstimmungskampf?

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) des Kantonsrates hat ihre Vorberatung über die Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ und über den indirekten Gegenvorschlag der Regierung abgeschlossen. Laut ihrem Bericht an den Rat schliesst sich die KEVU der Meinung der Regierung an, stimmt ihrem indirekten Gegenvorschlag zu und lehnt die Initiative ab (Medienmitteilung der KEVU vom 1.10.2008).

Eine Minderheit der KEVU aus Vertreter/-innen der Grünen und der SP stimmt sowohl der Initiative als auch dem Gegenvorschlag zu. Dies ist möglich, weil die Initiative einen Gesetzestext, die Regierung hingegen einen Verordnungstext vorschlägt. Das hat den Vorteil, dass die neue Verordnung selbst dann in Kraft treten könnte, wenn die Initiative abgelehnt würde.

Im Kantonsrat sind die Beratungen über die Initiative und über den indirekten Gegenvorschlag auf den 5. Januar 2009 traktandiert. Der Regierungsantrag ist derzeit völlig unbestritten, und bislang wurde kein Antrag auf Ablehnung gestellt. Falls der Kantonsrat auch die Initiative annimmt, gilt sie ohne weitere Volksabstimmung als Gesetz. Der Gegenvorschlag würde zwar sofort in Kraft treten, müsste aber später dem neuen Gesetz angepasst werden.

Falls hingegen der Kantonsrat die Initiative ablehnt, wird das Initiativkomitee (die 20 Personen, die auf den Unterschriftenbogen aufgeführt sind), voraussichtlich am 8. Januar 2009 entscheiden, ob es die Initiative zurückzieht, oder eine Volksabstimmung verlangt. Aufgrund des Informationsstandes bei Redaktionsschluss dieser Zugnummer wäre der 17. Mai 2009 der frühestmögliche Abstimmungstermin.

Die Schweiz übernimmt die Schulden der UBS

Antizyklisch aus der Wirtschaftskrise?

Antizyklisch – das grosse Schlagwort und Universalrezept gegen die Finanzkrise? Es heisst nichts anderes, als sich in die Gegenrichtung des unaufhörlichen Kreislaufs von Aufschwung und Abschwung der Wirtschaft zu bewegen. Aber wie soll das gehen?

Hannes Gehring Soll der Staat sparen, wie ich sparen muss, wenn ich arbeitslos bin? Oder soll er den Banken und Grossfirmen Geld borgen wie er es der UBS tat, damit das in den USA an Millionen Hausbesitzer verspielte Geld wieder unter die Leute kommt? Und diese wieder kaufen und das Wirtschaftsschiff wieder aus dem Wellental stossen?

Oder wäre es nicht besser, wenn die ganze marode Wirtschaftsmaschine sich selbst zerstörte, statt sich als entfesseltes Ungeheuer um die Welt zu fressen und ringsherum giftigen Abfall, Krieg und Elend zurück zu lassen und Natur und Menschen zu zerstören?

Da sind die Stimmen gegen die staatliche Hilfe an die UBS. Was hat die Finanzspritze an die Swissair gebracht? Verkauft wurde sie uns als unbedingt notwendige Rettungsaktion für

tausende von Arbeitsplätzen. Wir alle haben bezahlt, die meisten Arbeitsplätze sind trotzdem weg und profitiert hat die Swissair-Erbin Lufthansa. Zudem hört man auch, dass eine Quasi-Staatsgarantie die Banken eben gerade zu so risikoreichen Finanzoperationen verleite und sie ihres Verantwortungsbewusstseins entbinde.

Die freie Marktwirtschaft ist instabil, weil ihr Ziel nicht die Erreichung langfristiger Zufriedenheit aller ist, sondern die kurzfristige Beschaffung von Maximalgewinnen für einzelne. Die freie Marktwirtschaft ist eine eigentliche Kriegswirtschaft die dem Freibeutertum nahe steht. Gesetze und Strukturen sind so gestaltet, dass die Stärksten und Skrupellosen gefahrlos die Unterlegenen ausbeuten können.

So stand im Tagesanzeiger vom 5.12.2008, dass

nächste Woche die schweizerische Nationalbank die versprochenen 68 Milliarden Franken der UBS überweisen wird. Im Gegenzug erhält sie von der UBS Pakete von wertlosen Wertpapieren, die sie in eine in Bern zu gründende **Kommanditgesellschaft für kollektive Anlagen** einlegen wird, in der Hoffnung, sie dereinst verkaufen zu können. In der gleichen Ausgabe stand, dass



IKEA-Besitzer Ingvar Kamprad

die reichsten 300 Schweizer ein Vermögen von 459 Milliarden Franken haben, angeführt von IKEA-Besitzer Ingvar Kamprad mit 35 bis 36 Milliarden.

Die mit grosser Sicherheit für immer unverkäuflichen Papiere werden der Schweiz grosse Probleme bescheren, bestehen sie doch aus mehrfach weiterverkauften Hypotheken von Millionen unbezahlter amerikanischer Häuser, ausgegeben von inzwischen Pleite gegangenen Banken, welche ihre Risiken versichert hatten bei nun ebenfalls nicht mehr existierenden Gesellschaften. Die unvorstellbare Summe von 68 Milliarden wird nicht bezahlt werden von den 300 reichsten Schweizern, obwohl jeder von ihnen nur auf einen Siebtel



Kakerlake: Kommt die Armut auch zu uns?

seines Vermögens verzichten müsste. Wir alle werden bezahlen. Dem Staat wird das Geld für seine Aufgaben fehlen, für die Schulen, die Spitäler, den öffentlichen Verkehr. Die Steuern werden massiv steigen.

Ich bin überzeugt, dass am zunehmenden Schlingerkurs der Weltwirtschaft psychologische Faktoren eine Hauptrolle spielen. Tatsache ist allerdings, dass Amerika sich ab 1980 zunehmend stärker verschuldete. Im Spiegel vom 17.11.08 ist zu lesen, dass zur Zeit am amerikanischen

Hypothekenmarkt 11 Billionen Dollar Kredite ausstehen, entsprechend dem Wert von etwa 55 Millionen Häusern. Aber erst jetzt sind die Banken aus ihrer Trance erwacht und beginnen im Schock zu reagieren. Der Glauben ans unendliche Wachstum wurde gestoppt.

Betroffen sind bei uns vor allem die kleinen und mittleren Betriebe in welchen 67% aller SchweizerInnen arbeiten. Sie haben jetzt Mühe, Kredite und Aufträge zu bekommen. Deshalb muss der Staat nun nicht nur die Banken stützen, welche kaum 10% der Wertschöpfung erarbeiten, sondern vor allem die KMU und alle Arbeitenden in der Schweiz, die den Grossteil der Wertschöpfung erbringen und dafür die kleinsten Löhne erhalten. **Der Staat muss ein Mutmacherprogramm starten,** als Kapitän auf dem schlingernden Schiff das Steuer herumreissen, statt wie gebannt in den Abgrund zu starren.

Im links.ch vom 28.11.2008 fordert Nationalrätin Susanne Leutenegger Oberholzer ein wirksames Konjunkturprogramm:

Energiesparen fördern

Die Aufträge im Baugewerbe sind rückläufig. Haushalte und Unternehmen haben Angst zu investieren. In der Krise sinken die Ölpreise. Die Gefahr ist gross, dass noch weniger in den ökologischen Umbau investiert wird als bisher. Forciert werden muss genau das Gegenteil. Energetische Bausanierungen sind voranzutreiben. Davon profitieren Mieterinnen und Hauseigentümer. Statt 45 Mio. (Bundesrat) bzw. 100 Mio. (Urek Nationalrat) sollten sinnvollerweise 500 Mio. Franken investiert werden.

Das Volumen für den Hochwasser-, Gewässer- und Lawinenschutz von 66 Mio., das der Bundesrat vorschlägt, sollte auf mindestens 500 Mio. Fr. erhöht werden. Ausführungsreife Projekte gibt es, wie allein der Kanton Bern zeigt, genug.

Neues Rollmaterial: schneller und leiser

Die SBB will mit neuem Rollmaterial die Strecke zwischen St. Gallen und Lausanne schneller machen. Das gleiche Rollmaterial muss möglichst rasch auch für den Nord-Süd-Verkehr beschafft werden. Wichtig ist die Beschaffung von neuem Rollmaterial auch für den Güterverkehr. Damit können die Geschwindigkeiten harmonisiert und gleichzeitig die Lärmbelastungen verringert werden. Höhere Geschwindigkeiten



Susanne Leutenegger Oberholzer

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:

Sandro Turcati
8492 Wila

Vizepräsident:

Peter Schwarzenbach
8498 Gibswil-Ried

Beisitzer:

Urs Steffen
8496 Steg

Rechnungsführung:

S. 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

Fortsetzung ->

erhöhen die Bahn-Kapazitäten im bestehenden Netz und weniger Lärm erhöht die Attraktivität von bahnnahen Gemeinden wie beispielsweise MuttENZ und Pratteln.

Bahninfrastruktur ausbauen

Der Bundesrat soll in Zusammenarbeit mit den SBB anstehende Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (Agglomeration, ZEB) soweit möglich vorziehen sowie deren baldige Realisierung vorbereiten. Gemäss aktuellem Planungsstand sind 2009 880 Mio. Fr. und 2010 982 Mio. Fr. an Investitionen möglich.

Flächendeckendes Glasfasernetz vorantreiben

1994 forderte die SP Schweiz die flächendeckende Versorgung aller Haushalte und Unternehmen mit Glasfaserkabeln.

Aber die Swisscom setzte zu lange auf die falsche Technologie. Jetzt will sie die Glasfasertechnologie nur in den Städten forcieren. Damit drohen die Randregionen zu kurz zu kommen. Die Swisscom muss zusammen mit anderen Anbietern (z.B. mit den Elektrizitätswerken) die geplanten Investitionen (insgesamt rund 8 Mrd. Franken) in allen Regionen vorantreiben und damit den Anschluss aller an die digitalen Autobahnen von morgen sichern.

Stopp der Strommarktöffnung

Die neoliberalen Chefideologen der Strommarktöffnung versprochen tiefere Tarife. Jetzt drohen für 2009 aufgrund der Fehlregulierung massive Tarifierhöhungen für alle KonsumentInnen und die Unternehmen. Die Strommarktöffnung muss jetzt gestoppt und neu aufgelegt werden. Ein Teuerungsschub wäre konjunkturpolitisch fatal.

Steuern für die mittleren Einkommen senken

Der frisch gewählte US-Präsident Obama will die Steuern nicht für die Reichen, sondern für die restlichen 95 Prozent der Steuerpflichtigen senken. Anders Bundesrat Merz, der die Steuern der Familien für die 12 Prozent Besserverdienenden mit Kindern um 500 Mio. Franken senken

will. Dies ist unsozial und konjunkturpolitisch falsch. Die SP verlangt, dass die 500 Millionen mittels Gutschriften den Familien mit mittleren und tieferen Einkommen und entsprechend hoher Konsumquote zugute kommen. Für armutsgefährdete Familien ist zudem gezielte Hilfe in Form von Ergänzungsleistungen gerade jetzt nötig. Das in der Pipeline des Parlaments befindliche Vorhaben in der Höhe von 500 Mio. Franken muss forciert werden.

Boni für Kinder und AHV-RentnerInnen

Die Schweiz verspricht ihren BürgerInnen langfristig weniger Leistungen, als sie gegenwärtig dafür kassiert. Das hat gemäss einer in der NZZ referierten Studie zwei Gründe:

- Die (unsoziale) private Finanzierung der Krankenkassenprämien
- Der Mischindex der AHV, der die AHV-Renten langsamer als die Bruttolöhne ansteigen lässt.

Das zeigt auch, wo weitere sozialpolitische Massnahmen zur Stützung der Konjunktur ansetzen müssen. Die Kinder sollen sofort von den Krankenkassenprämien befreit werden. Das entlastet die Familien netto um rund 2,5 Mrd. Franken im Jahr.

Viele RentnerInnen sind von der Finanzmarktkrise besonders betroffen. Viele BVG-RentnerInnen haben seit Jahren keinen Teuerungsausgleich. So auch bei der Post, Swisscom, SBB und beim Bund. Viele Rentnerinnen

haben gar keine zweite Säule. Eine -sofort- konsumwirksame Massnahme liegt auf der Hand: AHV-Rentnerin und AHV-Rentner erhalten einen einmaligen Weihnachtsbonus von 500 Franken. Das kostet höchstens 2,5 Mrd. im Jahr oder nicht einmal 4 Prozent der UBS-Rettungsaktion.

Beat Ringger wünscht in der WOZ vom 04.12.08: Die **Care Economy** wird - im Rahmen eines starken Service public - markant ausgebaut. Auch dafür stehen jährlich fünf Milliarden Franken zur Verfügung. Das Angebot der familienbegleitenden Kinderbetreuung wird auf den europäischen Standard angehoben. Beim **Pflege- und Gesundheitspersonal kommen bedrohliche Engpässe auf uns zu**. Hier braucht es eine breite Ausbildungsoffensive. Die zeitliche Kompensation für die belastenden Nacht- und Schichtarbeiten muss deutlich erhöht werden.



Das Ende der freien Marktwirtschaft?
Eine Brise Freiheit?

Die Zukunft von S26, S29 und S-Bahn Kanton Zürich

Die Mitgliederversammlung beauftragte im letzten März den Vorstand mit der Organisation eines „runden Tisches“ mit den SBB zur Zukunft der Tösstalbahn. Im Juni lehnten die SBB zwar eine entsprechende Anfrage ab, schlugen aber vor, eine Delegation des Vorstandes zu empfangen, um das Thema im Herbst in einem kleineren Kreis zusammen mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zu besprechen. An dieser Besprechung sollte dann die Information eines breiteren Publikums vereinbart werden.

Sandro Turcati Inzwischen hat der ZVV die Planungen für die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich (4. TE) auch für die Töss- und Stammertalbahn abgeschlossen. Die Tössstaler Gemeinden wurden Ende Oktober über die Ausgestaltung der 4. TE auf der Tösstalbahn und der Vorstand Mitte November über die Vorhaben auf beiden Strecken informiert. Der ZVV teilte mit, dass die Gemeinden und die IG frei sind, die Öffentlichkeit zu informieren.

Änderungen S26 und S29 ab Fahrplan 2009

Zwischen Winterthur und Bauma verkehrt die S26 seit dem 14. Dezember 2008 länger am Abend halbstündlich: ab Winterthur bis 21.26, ab Bauma bis 22.04 Uhr. Zudem verkehrt sie neu an Wochenenden genauso wie an Werktagen halbstündlich bis Bauma. Die Strecke Rüti – Rapperswil wird hingegen nicht mehr durch die S26 sondern durch die S5 und die S15 an allen Tagen bedient. Leider entfällt damit der Anschluss zwischen S26 und Voralpen-Express: Die S5 gewährt diesen Anschluss nicht.

Die S29 verkehrt neu auch um 00.12 Uhr ab Winterthur täglich nach Stein. Die Frühverbindung um 05.08 Uhr ab Stein nach Winterthur gibt es neu auch an Wochenenden und nicht nur an Arbeitstagen.

Angebotsentwicklung ca. ab 2011-2012

Im Rahmen der Fahrplanverfahren, welche alle zwei Jahre durchgeführt werden, besteht die Möglichkeit, das Verbundangebot anzupassen. Laut ZVV müssen allfällige Angebotsausbauten fahrbar (Trassenverfügbarkeit), verhältnismässig,



S26: Picknick auf dem Hörnligipfel ob Steg, Blick Richtung Churfirsten

im Sinne des Kunden und finanzierbar sein. Im Rahmen dieser Fahrplanverfahren wird auch künftig das Angebot der S26 und S29 analysiert und ggf. angepasst.

Fortsetzung ->

Angebotsplanung 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, ungefähr 2018

Die 4. TE sieht auf Töss- und im Stammertalbahn folgendes Angebot vor:

- S26 im exakten Halbstundentakt zwischen Winterthur und Rüti mit Halt an allen Stationen,
- S11 im Stundentakt zwischen Winterthur und Wila, ohne Halt in Rikon und Rämismühle (stellt eine Direktverbindung nach/von Zürich HB via Zürich Stadelhofen dar),
- S29 im exakten Halbstundentakt zwischen Winterthur und Stein mit Halt an allen Stationen,



S26: Blick vom Hörnli, oberhalb Steg, Richtung Zürich

- S11 im Stundentakt zwischen Winterthur und Seuzach mit Halt an allen Stationen (stellt eine Direktverbindung nach/von Zürich HB via Zürich Stadelhofen dar, als Ersatz für die S12)

Umbau von Bahnhöfen und Gleisen der Linie S26 bis 2015

Bis ca. 2015 investieren die SBB 83 Millionen Franken in die Erneuerung der Bahninfrastruktur auf der Tössalbahn. Geplant sind der Ersatz von Stellwerken und die Erneuerung der Publikumsanlagen. Die wichtigsten Neuerungen sind:

- Fernsteuerbarkeit aller Stationen
- Rückbau des Bahnhofes Kollbrunn zu einer Haltestelle mit einem Gleis und einem bahnhofseitigen Perron (das Kreuzen wird nicht mehr möglich)
- Ausbau des Bahnhofes Rikon mit zwei Gleisen, Aussenperrons und Personenunterführung

rung

- Rückbau des Bahnhofes Turbenthal auf zwei Gleise und nur ein bahnhofseitiges Perron (das Kreuzen haltender Personenzüge wird nicht mehr möglich)
- Ausbau des Bahnhofes Wila mit zwei Gleisen, Aussenperrons und Personenunterführung
- Umbau des Bahnhofes Bauma (in Abstimmung mit DVZO) auf zwei Hauptgleise und zwei Aussenperrons mit gesicherten Personenübergängen (das Kreuzen ist fahrplanmässig nicht mehr vorgesehen, bleibt aber möglich)

- Umbau des Bahnhofes Fischenthal mit zwei Gleisen, Aussenperrons und gesicherten Personenübergängen (einzige fahrplanmässige Kreuzungsstation ohne Personenunterführung)

- Rückbau des Bahnhofes Wald auf zwei Hauptgleise mit nur einem bahnhofseitigen Perron (das Kreuzen haltender Personenzüge wird nicht mehr möglich)

Infrastrukturausbauten 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich ab 2018

Im Rahmen der 4. TE, der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB (LV 07-10) und der zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) sind für die Umsetzung der 4. TE im Korridor Zürich-Winterthur sowie auf der Töss- und Stammertalbahn folgende Infrastrukturausbauten bis ca. 2018 erforderlich:

rich-Winterthur sowie auf der Töss- und Stammertalbahn folgende Infrastrukturausbauten bis ca. 2018 erforderlich:

- Signalanlagen zur Verkürzung der Zugfolgezeiten und Spurwechsel Flughafen
- Doppelspurausbau Kloten – Dorfneft
- 4. Gleis Hürlistein – Effetikon und Umbau Effetikon Nordkopf
- Spurwechsel Kemptthal
- 4. Gleis Tössmühle – Winterthur
- Leistungssteigerung Bahnhof Winterthur
- Spurwechsel Winterthur Ost
- Perronerhöhung Gleis 2 Seuzach
- Bahnhofausbau Thalheim-Altikon
- Bahnhofausbau Stammheim
- Bahnhofausbau Etzwilen
- Verlängerung Perron 2 und Stellwerkanpassung

sungen Winterthur Seen

- Ausbau Sennhof-Kyburg zur Kreuzungsstation
- Ausbau Saland zur Kreuzungsstation
- Ausbau Tann-Dürnten zur Kreuzungsstation

Vorausgesetzt werden die Investitionen für die Durchmesserlinie (DML), z.Z. im Bau, betriebsbereit bis 2016, und für den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-A), vom Bundesparlament bereits bewilligt und laut heutigem Planungsstand im Raum Winterthur 2013 betriebsbereit.

Insgesamt – also nicht nur für die hier aufgeführten Projekte – sind für die 4. TE Investitionen von grob 500 Millionen Franken geplant. Davon sind 90 Millionen Franken für den Ausbau von Sennhof, Saland und Tann, sowie 55 Millionen für Ausbauten im Stammertal vorgesehen. Zusammen mit den durch die SBB finanzierten Erneuerungen (83 Millionen) – die nicht Bestandteil der 4. TE sind – werden also in den

SBB: Der Infrastruktur- sowie die Angebotsausbauten (Regional- und Fernverkehr) zwischen Zürich und Winterthur haben nicht nur direkte Auswirkungen auf den Korridor sondern auch auf das Angebot östlich von Winterthur Richtung Schaffhausen, Stein am Rhein, Frauenfeld/Weinfelden, Wil und ins Tösstal. Das neue Angebotskonzept auf S26 und S29 ist somit Teil davon, und kann nicht isoliert betrachtet werden.

IG: Wie lautet der „Plan B“, d.h. das Angebot auf der S26 (und S29), falls dieser Ausbau (vor-erst) nicht gesichert werden kann?

ZVV: Es gibt keinen „Plan B“. Der ZVV ist zuversichtlich, dass das Bundesparlament bald die Kredite für den Ausbau zwischen Zürich und Winterthur spricht, und dass der Kantonsrat die 4. TE noch im Jahr 2009 genehmigt, sobald die Regierung den entsprechenden Antrag stellt.

IG: Was hindert den ZVV bzw. die SBB daran, einen Hinketakt als Übergangslösung einzuführen? (den entsprechenden Vorschlag der IG finden Sie in der «ZugNummer24», Seite 5)



S29:
Riegelhäuser
in Stammheim,
Bild
Panoramio.com

nächsten 10 Jahren 173 Millionen Franken zwischen Winterthur und Rüti investiert.

Fragen der IG zur halbstündlichen S26 und S29 an ZVV und SBB

Schon im Vorfeld zur Sitzung stellte der Vorstand der IG Tösstallinie ZVV und SBB einen Fragenkatalog mit weiter gehenden Fragen zu, auf dem wie folgt geantwortet wurde:

IG: Welchen Zusammenhang gibt es zwischen dem Ausbau Zürich-Winterthur auf 4 Gleise und dem von der Regierung per „ungefähr 2018“ geplanten Angebot auf der S26 und der S29?

SBB: Nach den geplanten Erneuerungen der Stellwerke und der Publikumsanlagen ist der in der «ZugNummer24» vorgeschlagene Fahrplan nicht mehr möglich. Beispielsweise entfallen die Kreuzungsmöglichkeiten in Turbenthal und Wald. Ein zweites Aussenperron bleibt an beiden Orten zwar als Option offen, ist aber nicht vorgesehen. In Wald würde das zweite Perron samt Personenunterführung Mehrkosten von ca. 10 Millionen Franken bedingen, die die Gemeinde zu finanzieren hätte. Aber schon 2018 würde dieses Perron nicht mehr nötig, weil die Kreuzung nach Tann-Dürnten verlegt wird.

Endlich wieder eine vernünftige Busverbindung in die Freizeitregion Atzmännig!

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2006 zog nicht nur grosse Änderungen für die „Shuttle“-Passagiere mit sich, sondern auch für diejenigen, welche ihre Freizeit gerne mit Wandern oder Skifahren in der Region Tösstal / Atzmännig verbringen. Bis dahin verkehrte das Postauto stündlich vom Bahnhof Wald direkt ins Goldingertal zur Talstation der Sesselbahn Atzmännig. Eine vor allem am Wochenende stark frequentierte und beliebte Verbindung.

Priska Ochsner Seit Dezember 2006 verkehren auf derselben, Kantonsüberschreitenden Strecke zwei verschiedene Transportunternehmen: die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) von Rüti über Wald bis Eglingen und die Postauto AG von Uznach her via Eglingen nach Atzmännig. Da jedoch beide Transportunternehmen an ihren Ausgangspunkten Bahnanschlüsse gewährleisten müssen, ist es unmöglich, einen vernünftigen Anschluss in Eglingen anzubieten. Beim bisherigen Fahrplan entstanden in Eglingen Wartezeiten von 28 Minuten von Wald Richtung Atzmännig und 25 Minuten in der Gegenrichtung und das bei einer reinen Fahrzeit von 17 Minuten! Da überlegte sich manch einer, ob er nicht besser ins Auto steigt, vor allem da in Atzmännig eine grosse Anzahl von Gratisparkplätzen zur Verfügung steht. Das bringt jedoch denjenigen nichts, welche Atzmännig als Ausgangspunkt einer Wanderung z.B. nach Wald, Steg oder Richtung Wattwil nehmen.

Der VZO war das Problem seit längerem bekannt und es lag ihr viel daran, die Situation zu verbessern und zusammen mit der Postauto AG auch nach Atzmännig einen attraktiven Fahrplan anbieten zu können. Nun

hat die VZO zusammen mit den Behörden und dem Planungsbüro asa in Rapperswil verschiedene Varianten geprüft und eine Lösung gefunden. Seit dem 14. Dezember 2008 hat sich nun die Situation massiv verbessert.

Die bestehende Buslinie 885 von Rapperswil via Rüti-Wald-Eglingen wird bis zum beliebten Ski-, Rodel- und Wandergebiet verlängert. Statt wie

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

Mit dem BUS in den winter

Atzmännig



Neu: Direkter Bus ab Rapperswil, Rüti, Wald

Samstag, Sonntag, Mittwochnachmittag
und Ferien

Atzmännig **VZO**

bisher in Eglingen auf die Fahrt zurück Richtung Rapperswil zu warten, werden die VZO die Zeit für eine Fahrt ab Eglingen ohne Halt bis zum Atzmännig und wieder zurück nutzen. Und dies jeweils im Stundentakt an allen Wochenenden, jeden Mittwoch Nachmittag, sowie ganztags während den Sport- und Weihnachtsferien. Genauere Infos siehe Kasten.

Das auf dem Linienabschnitt entstehende Defizit tragen der ZVV, der Kanton St. Gallen und zur Hälfte die Sportbahnen Atzmännig, die sich über die von ihnen beharrlich geforderte Lösung freuen. „Jetzt können auch Sportler und Wanderer aus dem zürcherischen Gebiet bequem zur Atzmännig reisen. Der Bus hat Anschluss von und an die S-Bahnen in Rüti Richtung Zürich und an die S26 in Wald – idealer geht's nicht.“

Zwei wesentliche Änderungen gibt es seit dem Fahrplanwechsel auch auf der Strecke Uznach - Eschenbach - Atzmännig. Neu verkehrt das

Postauto auch am Sonntag im Stundentakt auf der ganzen Linie. Zudem verkehrt der letzte Kurs ab Eglingen neu einige Minuten früher um 20:15 Uhr. So können mit Ankunft um 20:39 Uhr in Uznach Bahnanschlüsse in alle Richtungen erreicht werden.

Ein weiteres Thema, welches auf der Strecke Wald - Eglingen - Atzmännig öfters zu Diskussionen führt, sind die Fahrausweise. Die Haltestelle Atzmännig liegt ausserhalb des Zürcher Verkehrsverbundes, im Tarifverbund OSTWIND.

Alle ZVV-Billette (9-Uhr-Pässe, Abos alle Zonen, etc.) sind nur bis Laupen, Hubwies (Kantons-grenze) und nicht bis nach Atzmännig gültig. Für den Streckenabschnitt Goldingen, Haltestelle Löffel bis in den Atzmännig ist ein Anschluss-billett am Bahnhof oder neu auch beim VZO-Chauffeur im Bus zu lösen, ansonsten riskiert man bei der sporadischen Billettkontrolle eine saftige Busse.

Die bestehende VZO-Buslinie 885 von Rapperswil via Rüti-Wald-Laupen-Eglingen verkehrt neu nach Atzmännig:

Dieses Angebot wird zu den folgenden Zeiten gefahren:

Jeden Samstag und Sonntag das ganze Jahr im Stundentakt:

Erster Kurs hin: 6:10 Uhr ab Rapperswil SG, Bahnhof / 6:30 ab Rüti ZH, Bahnhof / 6:42 ab Wald ZH, Bahnhof
5:44 ab Winterthur (S26) - in Wald umsteigen
Letzter Kurs zurück: 19:59 Uhr ab Atzmännig, Schutt / 20:18 an Wald ZH, Bahnhof / 20:30 an Rüti ZH, Bahnhof *
18:59 Uhr ab Atzmännig, Schutt - in Wald ZH umsteigen nach Winterthur (S26)

Jeden Mittwoch Nachmittag das ganze Jahr im Stundentakt:

Erster Kurs hin: 12:10 Uhr ab Rapperswil SG, Bahnhof / 12:30 ab Rüti ZH, Bahnhof / 12:42 ab Wald ZH, Bahnhof
11:44 ab Winterthur (S26) - in Wald umsteigen
Letzter Kurs zurück: 19:59 Uhr ab Atzmännig, Schutt / 20:18 an Wald ZH, Bahnhof / 20:30 an Rüti ZH, Bahnhof *
18:59 Uhr ab Atzmännig, Schutt - in Wald ZH umsteigen nach Winterthur (S26)

Täglich im Stundentakt während den Weihnachts- und Sportferien:

Weihnachtsferien: 22.12.08–02.01.09
Sportferien: 26.01.09–27.02.09

Die Busse verkehren zwischen den Haltestellen Eglingen und Atzmännig ohne Halt.

* letzter Kurs verkehrt nur bis Rüti ZH

Mail von Armin Lehmann, Rüti ZH, 23.07.2008

Guten Abend

Sie wundern sich, dass der P + R in Wald schlecht genutzt wird. Ich nicht. Die Pendler stellen nämlich ihr Fahrzeug auf den Windegg-Parkplatz. Dort ist das Parkieren gratis. Wenn die Gemeinde Wald für diesen Parkplatz endlich Gebühren erheben oder ev. die Parkzeit beschränken würde, wäre dieses Problem gelöst.

*Mit freundlichen Grüssen,
Armin Lehmann*

Sehr geehrter Herr Lehmann

Herzlichen Dank für Ihre Rückmeldung betreffend meinem Artikel «Schlecht genutzt: P + R in Wald» in der ZugNummer 24 der IG Tösstallinie. Das Parkplatzproblem Windegg ist meiner Mei-

nung nach ein anderes, welches die Gemeinde nicht sehen will.... Die Parkplätze werden grösstenteils von Mitarbeitern der Gemeinde, der Bio-engineering AG, sowie weiteren ortsansässigen Firmen benutzt, da bei den Firmen keine oder nur wenige Parkplätze zur Verfügung stehen.

Ich persönlich kann mir kaum vorstellen, dass jemand das Auto bei der Windegg abstellt und dann die knapp 10 Minuten zum Bahnhof läuft. Das Problem liegt meiner Meinung nach da, dass die Leute gleich nach Rüti oder Bubikon fahren. Falls Sie noch Fragen haben, dürfen Sie sich gerne an mich wenden.

*Mit freundlichen Grüssen,
Priska Ochsner, Vorstandsmitglied
IG Tösstallinie*



Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich-Winterthur

Der VCS Zürich hat seine neue Volksinitiative zum Ausbau eines der grössten Engpässe im schweizerischen Eisenbahnnetz eingereicht. Mit über 8000 Unterschriften wurde die für eine kantonale Volksinitiative erforderliche Zahl an Unterschriften weit übertroffen.

Das zeigt, dass die Initiative des VCS Zürich dafür sorgt, dass ein drängendes Problem im Bahnverkehr in absehbarer Zeit behoben werden muss und kann. Denn schon heute sind die Züge zwischen Zürich und Winterthur, vor allem in den Pendlerzeiten, chronisch überlastet. Die Bahnstrecke zwischen Effretikon und Winterthur ist heute eine der grössten Engpässe im schweizerischen Eisenbahnnetz. Zudem weist die Strecke Zürich – Winterthur die stärkste Verkehrszunahme im Kanton Zürich auf: Jedes Jahr stieg die Zahl der täglichen Passagiere um beinahe 4000 Personen, vor allem auch im S-Bahnverkehr. Bereits heute sind Stehplätze in Pendlerzeiten die Regel. Die von SBB und ZVV vorgesehenen, punktuellen Massnahmen sind unbestritten, genügen allein aber nicht, um das Verkehrsaufkommen auf der Schiene zu bewältigen. Mit dem Ausbau des Bahnkorridors Zürich – Winterthur kann das Zugangebot entscheidend verbessert werden.

Die Initiative des VCS will nun, dass der Kanton Zürich aktiv wird. Die von den SBB für einen Teil der Strecke vorgeschlagenen Massnahmen sollen schnell umgesetzt und der Engpass auf der Strecke zwischen Effretikon und Winterthur mit einem dritten und vierten Gleis ergänzt werden. Sinnvollerweise werden diese dringenden Ausbauvorhaben auf die Inbetriebnahme der neuen Durchmesserlinie und des unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse (ebenfalls auf einer Volksinitiative des VCS basierend) zeitlich abgestimmt. Damit kann sichergestellt werden, dass die Attraktivitätssteigerung im Bahnnetz des Kantons Zürich, die mit der Durchmesserlinie geschaffen wird, auch vollumfänglich und rechtzeitig allen Passagieren im öffentlichen Verkehr eine Verbesserung bringt.

Für weitere Auskünfte: Markus Knauss/Gabi Petri 044 291 33 00. Weitere Informationen finden Sie auf der Webseite www.schienen-fuer-zuerich.ch.



Leidenschaftliche Frauen und Männer, von Winterthur bis Rütli

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

☐ Korrespondenz bitte nur als Datei (per e-Mail)

Datum, Ort und Unterschrift

Bitte einsenden oder mailen an:

IG Tösstallinie
Höhenstrasse 24
8492 Wila

ig.toesstallinie@bluewin.ch

PC 84-51386-8



Busse sind teurer als Bahn

Ein Schildbürgerstreich

Peter Schwarzenbach Um die an den ZVV gerichteten Sparwünsche unserer Volkswirtschaftsdirektorin möglichst umgehend zu erfüllen, wurde kurzfristig auf den Fahrplanwechsel 06/07 die Bahnbedienung Rütli – Wald vom 1/2-Stundentakt auf 1-Stundentakt reduziert und statt Bahn- weniger komfortable VZO-Busverbindungen (weil billiger!) auf der Strasse durch das Grundtal eingeführt.

Dass der Kanton aber genau zu diesem Zeitpunkt die Sanierung dieses heiklen Strassenstückes vorgesehen hatte, wurde übersehen. Die Folgen: die budgetierten Sanierungskosten wurden massiv überschritten, weil die Bauarbeiten so gestaltet werden mussten, dass die Busse mehr oder weniger unbehindert verkehren konnten. Die Schlussabrechnung war rund eine Million höher. Zudem kommen die geringere Ausnutzung der Fixkosten der nur im Stunden- statt 1/2-Stundentakt benutzten Bahnstrecke hinzu. Im Nachhinein bleibt nur: wenn man dies gewusst hätte, wäre die ursprüngliche Bahnlösung wenigstens bis zum nächsten Fahrplanwechsel für öV-Reisende wie Steuerzahler sinnvoller gewesen.

Aber eben, „wenn das Wörtchen “wenn” nicht wäre”! Nach wie vor bleibt aber die von einer breiten Schicht der Bevölkerung gewünschte Rückverlegung der Verbindungen Rütli – Wald auf die Schiene und die Ausweitung des 1/2-Stundentaktes durchgehend von Rütli bis Bauma bestehen.