

ZUG 21 nummer

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 12. Jahrgang, Nummer 21 • Winter 2006

Die Nachtlinien der Bahnen zeigen es klar: ein besseres Angebot bringt mehr Fahrgäste!

Nun sind Sie am Zug!

Wieso eine Volksinitiative Halbstündliche S-Bahn für Alle?

Zwischen Winterthur und Bauma verkehrt die S26 halbstündlich, zwischen Bauma und Wald nur stündlich. Die Interessengemeinschaft Tösstallinie fand eine kostenlose Möglichkeit, diese Lücke zu schliessen. Doch der Zürcher Verkehrsverbund und die meisten Gemeindebehörden machten nicht mit. Schlimmer noch: sie ersetzten die S43 zwischen Wald und Rüti durch Busse. Mit einer Volksinitiative wollen wir den Fahrgästen die Möglichkeit geben, dies zu ändern.



Sandro Turcati Schon im Jahr 2004 reichte die Interessengemeinschaft Tösstallinie den Vorschlag „Aktuell Plus“ dem Zürcher Verkehrsverbund zur Prüfung ein. Die Strecke Winterthur – Rapperswil sollte in etwa halbstündlich mit 6 Zügen bedient werden, d.h. mit gleich vielen Zügen, wie bis zum Fahrplanwechsel 2006.

Als im Mai 2005 erstmals die Pläne des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) durchsickerten, dass er die S26 in Rüti wenden lassen möchte, wurde klar, dass mit neuen Leichttriebwagen die Strecke Winterthur – Rüti mit nur 5 Zügen halbstündlich bedienbar wäre, weshalb die Interessengemeinschaft Tösstallinie (IG) ihr

Editorial

Hannes Gehring Wir haben alles versucht, um den durchgehenden 1/2-Stundentakt im Tösstal zu verwirklichen. Auf den Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2006 wäre er ohne Mehrkosten realisierbar gewesen. Geschenk!

Doch wir konnten weder den ZVV noch die Mehrheit der Behörden der Gemeinden überzeugen. Nun versuchen wir es mit dem gesunden Menschenverstand der BahnbenutzerInnen:

alle Tösstalerinnen und Tösstaler und alle Fahrgäste der letzten nur-Stundentakt-S-Bahnlinien bitten wir unsere Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für alle“ zu unterschreiben. Bestellen Sie ab Februar 2007 Unterschriftenbogen bei ig.toesstallinie@bluewin.ch.

Näheres zur Initiative finden Sie auf Seite 3.

Unser Weihnachtswunsch: Winti-Rüti durchgehend im 1/2-Stundentakt!

Fortsetzung Seite 2

Konzept überarbeitete: Das Konzept „Aktuell Plus optimiert“ wurde in der Zugnummer 19 präsentiert. Die SBB prüften den Vorschlag und bestätigten seine Machbarkeit an einer Sitzung mit der IG beim ZVV im September 2005. In seiner Antwort vom 27.9.2006 auf die parlamentarische Anfrage 208/2006 bestätigte nun auch der Regierungsrat öffentlich, dass die Strecke Winterthur – Rüti mit der heutigen Infrastruktur halbstündlich bedienbar sei. Der Text der Antwort kann auf der Homepage des Kantonsrates unter www.zh.ch heruntergeladen oder bei der IG bestellt werden.

Die IG hat bereits an der Sitzung im September 2005 signalisiert, dass sie die Wende der S26 in Rüti als sinnvolle und vertretbare Sparmassnahme zu Betriebszeiten der neuen S15 erachte, weil aus dem Tösstal vor allem die Verbindungen nach Rüti, und von dort nach Wetzikon, Uster und Zürich und zurück wichtig seien, die Verbindung zwischen Wald und Rapperswil aber untergeordnet. Gegen den durch den ZVV geplanten Ersatz der S43 durch Busse erhob die IG jedoch vehement Einspruch – aus Gründen, die sie dem Verkehrsrat im letzten Mai schriftlich mitteilte und auf Seite 3 der Zugnummer 20 auch publizierte. Ungeachtet der klaren Ablehnung der Busse durch die Walder Bevölkerung und seit einem Jahr auch durch den Walder Gemeinderat, hielt die Regierung am Ersatz der S43 fest, weil sie sich trotz der Kosten für die Beschaffung der Busse und dem Bau von neuen Bushaltestellen einen Spareffekt von einer Million Franken pro Jahr erhofft.

Nun ist es soweit: Die S43 fährt nicht mehr. Stattdessen verkehren Busse im halbstündlichen Rhythmus zwischen Laupen und Rapperswil, die zu Spitzenverkehrszeiten von Zusatzkursen Wald – Rüti überlagert werden. Die S26 fährt stündlich parallel, d.h. in Konkurrenz zum Bus. Inwieweit die Busse die Anschlüsse in Rüti garantieren können, wird die Erfahrung zeigen. Fest steht schon jetzt, dass der Reisekomfort zwischen Wald und Rüti kleiner ist, weil statt bequemen 1. und 2. Klass-Sitzen neu enge Bussitze und viele Stehplätze angeboten werden. Man kann nur hoffen, dass nicht zu viele Leute aufs Auto umsteigen, oder aber, dass sie damit wenigstens zu einer (neu gebührenpflichtigen!) P+R-Anlage fahren, statt direkt ins Büro.

Unbestritten ist, dass die Innenbeziehungen in der Gemeinde Wald, insbesondere für Laupen, aufgewertet werden. Aber diese Verbesserung wäre auch möglich gewesen, ohne die S43 abzuschaffen, und ohne der S26 „das Wasser abzugraben“: Busse sollten die Feinerschliessung übernehmen, aber nicht parallel bestehende Bahnangebote konkurrieren, weil dadurch der Kostendeckungsgrad beider Systeme gesenkt wird.

Soll man in Randregionen sparen, um in Agglomerationen zu investieren?

Nebst Sparmassnahmen führt der ZVV auch viele Verbesserungen durch. So ist z.B., die erste Etappe der Glattalbahn in Betrieb genommen worden, was für das stark boomende Gebiet Zürich Nord von grosser Bedeutung ist. Auch im Oberland eröffnet der Viertelstundentakt nach Zürich und zurück, der sich durch die Einführung der S15 ergibt, bessere Entwicklungsperspektiven. Zürich profitiert von der guten Erreichbarkeit des Oberlandes, aber umgekehrt wird das Oberland aufgewertet durch attraktive Verbindungen nach Zürich, insbesondere weil die S15 (im Gegensatz zur S5) Anschluss auf die Fernverkehrszüge in Zürich HB hat. Schliesslich ermöglichen S5 und S15 zusammen einen besseren Busfahrplan in der Region.

Diese Verbesserungen sind notwendig, will man den motorisierten Individualverkehr nicht unbeschränkt wachsen lassen, und trotzdem unsere Mobilität nachhaltig sichern. Sie sind nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll. Aber erstmals in der Geschichte des ZVV wird nun in einer Randregion das sonst schon schwache Angebot abgebaut, um finanzielle Mittel für den Ausbau in den Agglomerationen zu erhalten. Davon betroffen sind nicht nur etwa schwach besiedelte, sondern auch wachsende Gebiete: Wald beispielsweise hat 8·800 EinwohnerInnen, und entwickelt sich zusehends zu einer Kleinstadt. Selbst in der Gemeinde Fischenthal stellt man eine kleine, aber doch spürbare Zunahme der Siedlungen um die Bahnstationen fest. Soll nun diese Entwicklung im Keim erstickt werden?

Wir finden: Nein! Alle Teile des Kantons müssen eine faire Chance für ihre Entwicklung und deshalb für ein attraktives und konkurrenzfähiges Mindestangebot an öffentlichen Verkehrsmitteln erhalten. Natürlich sollen Städte und Agglomerationen weiterhin privilegiert werden, aber das darf nicht auf Kosten der schwächeren Regionen geschehen. Ausbau in den Städten ja, Abbau in den Randgebieten nein! Mit anderen Worten: wir müssen – wie bis anhin – bereit sein, mehr Mittel für den öffentlichen Verkehr einzusetzen. Ein besseres Angebot im ZVV-Gebiet verursacht nicht nur Mehrkosten, sondern erzeugt vor allem höheren wirtschaftlichen Nutzen.

Heute die S43, und morgen...? – Wir können mit bestimmen!

Das Beispiel der S43 könnte bei Sparaposteln Schule machen. Die Umsetzung der Sparmassnahmen bedingt nämlich, dass die S-Bahnlinien einen Kostendeckungsgrad von mindestens 40% erreichen. Es gibt aber mehrere Linien, die ihn nicht erreichen, nämlich die S24 Zimmerberg, der S43 Shuttle (eben abgeschafft), die S22 Rafzerfeld, S2 Glattal, S41 Zurzach, S26 Tösstal (aha!) und S35 Wil. Die S29, die

nur stündlich verkehrt, schafft die Schwelle gerade noch knapp.

Unseres Wissens plant der ZVV keinen weiteren Abbau im S-Bahnangebot. Aber er ist eine Verwaltungseinheit des Kantons, und untersteht dem politischen Willen der Regierung und des Kantonsrates. Was für die S43 bereits Realität ist, könnte also auch für andere Linien politisch erzwungen werden.

Nur das Volk hat es in den Händen, dies abzuwenden. Deshalb muss es Mindesorderungen für das S-Bahnangebot festlegen, die weder von der Regierung noch vom Parlament geändert werden können.

Die Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“

Am 14. März 2006 beauftragte deshalb die Mitgliederversammlung der IG den Vorstand, einen politischen Vorstoss zu planen für die Verankerung der halbstündlichen Bedienung auf dem Zürcher S-Bahnnetz im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr des Kantons Zürich. Der Vorstand nahm im Mai 2006 mit allen Parteien Kontakt auf, die im Kantonsrat vertreten sind, und allen Verbänden, die für eine Unterstützung dieses Begehrens in Frage kommen könnten. Auf Einladung der IG haben inzwischen diverse Parteien- und Verbandsvertreter an mehreren Sitzungen teilgenommen.

hat das Volk das letzte Wort, und dieses gewichtet neben den finanziellen Aspekten auch die Standortattraktivität, den wirtschaftlichen Impuls und nicht zuletzt die Ökologie viel stärker als der Kantonsrat. Der Souverän des Kantons Zürich hat in den letzten Jahren mehrmals ambitionöse, auch teure Projekte im öffentlichen Verkehr bewilligt. Unter anderen die Zürcher S-Bahn selbst, die Glattalbahn, den Bahnhof Löwenstrasse und auch die neue Verbindung nach Oerlikon.

An der dritten Parteiensitzung im Oktober 2006 wurde der Initiativtext nochmals überprüft. Demnach soll das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 wie folgt ergänzt werden:

§ 18, Abs. 3 (neu):

„Das Grundangebot auf dem regionalen Bahnnetz umfasst mindestens eine halbstündliche Bahn-Bedienung der im kantonalen Richtplan Verkehr aufgeführten Stationen und Haltestellen.“

Übergangsbestimmung:

„§ 18, Abs. 3 (neu) tritt spätestens auf das dritte der Annahme durch das Volk folgende Fahrplanjahr in Kraft.“

Nebst den bereits oben aufgeführten Gründen haben noch folgende Überlegungen zu diesem Gesetzestext geführt:

- Eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr setzt ein positives Signal für eine ökologische und wirtschaftliche Entwicklung von Besiedlung und Tourismus.

• Die Entwicklung des Angebotes im öffentlichen Verkehr muss auf einer langfristigen Planung basieren, wie sie im Rahmen des Richtplans garantiert ist. Dabei ist insbesondere die Entwicklungen der Siedlungen zu berücksichtigen. Kurzfristige Umstellungen, die – wie jetzt in Wald – der Stossrichtung des Richtplans widersprechen, verursachen Planungsunsicherheit und Standort-Benachteiligung.

- Bahnen verursachen hohe Fixkosten. Diese fallen um so weniger ins Gewicht, je mehr Züge fahren und je besser sie besetzt sind. Auf den wenigen Bahnstrecken die stünd-



men, an denen der Gesetzestext eingehend diskutiert wurde.

Bereits an der ersten Sitzung im Juni plädierten diese Vertreter für die Volksinitiative als diejenige Form des Vorstosses mit den grössten Erfolgchancen, weil eine Motion oder eine Einzelinitiative nur bei einer Mehrheit im Kantonsrat eine Chance hätte. Für diesen stehen aber die finanziellen Aspekte einer „halbstündlichen S-Bahn für alle“ im Vordergrund, weshalb ein solcher Vorstoss als chancenlos eingestuft werden muss. Bei einer Volksinitiative hingegen

Inhalt

Wieso eine Volksinitiative Halbstündliche S-Bahn für Alle? 1

Editorial 1

Ausserordentliche Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie vom 2. November 2006 5

Unser Besuch im längsten Eisenbahntunnel der Welt 7

Die Angebotsplanung für die Tösstalbahn in den Gemeinden 9

Was bringt die VZO der Walder-Bevölkerung? 11

Der Bus fährt neben den Schienen 12

Mit dem Tram direkt zum Zoo 13

Die problematischen Folgen von Parkgebühren auf den Bahnhofparkplätzen entlang der Tösstallinie 14



Fortsetzung nächste Seite

lich bedient werden, soll demzufolge das Bahnangebot verbessert, oder aber aus dem Richtplan gestrichen, keinesfalls aber verschlechtert werden.

- **Untersuchungen haben gezeigt, dass als Folge der Einführung der halbstündlichen Bedienung die Attraktivität einer Strecke und dadurch die Passagierfrequenzen steigen und sich die finanzielle Situation verbessert.**
- Busangebote fördern die Zersiedlung des wertvollen Talbodens, weil sie eine linienförmige Entwicklung der Siedlungsstruktur entlang von Strassen bewirken. Bahnen hingegen fördern die Entwicklung der Siedlungen rund um die Stationen. Wo es die Raumstruktur, das Marktpotential und die langfristige Angebotsplanung ermöglichen, sollen also Bahnen die Groberschliessung übernehmen. Die Feinerschliessung soll durch Buslinien erfolgen, die sternförmig an den Stationen anknüpfen.



Bild SBB/IG Tösstallinie

Das Sammeln der Unterschriften

Die Volksinitiative ist ein Volksbegehren, bei dem mindestens 6'000 Stimmberechtigte mit ihren Unterschriften eine Anpassung der Verfassung oder – wie in diesem Fall – eines Gesetzes verlangen. Die Initiative wird formell, aber nicht inhaltlich, von der Justizdirektion geprüft und veröffentlicht. Ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung hat das Initiativkomitee sechs Monate Zeit, um die Unterschriften zu sammeln.

Das Initiativkomitee (IK) soll sich aus VertreterInnen von Parteien und Verbänden zusammensetzen, welche die Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ unterstützen. Es soll durch ein Sekretariat entlastet werden. Die Finanzierung des Sekretariates und der Unterschriftensammlung selbst soll durch ein Patronatskomitee (PK) übernommen werden, in dem dieselben Parteien und Verbände, incl. IG, aber auch weitere Or-

ganisationen oder gar Einzelpersonen Mitglied sein können. Zur Zeit rechnen die VertreterInnen mit einem Budget von ca. 14'000 Franken für die Unterschriftensammlung und weitere 12'000 für das Sekretariat.

Es steht noch nicht fest, welche Parteien und Verbände die Initiative definitiv unterstützen werden, und somit auch nicht, ob die Finanzierung zu Stande kommt. Bis zur Anmeldefrist vom 5. Dezember haben die Grüne Partei, die Grünliberale Partei, die SP, der VCS, Pro Bahn, der Verein umverkehr und die CVP des Bezirks Hinwil zugesagt. Geplant ist aber, dass die Unterschriften noch im ersten Halbjahr 2007 – also während der Wahlkampagne zu den Kantonsratswahlen – gesammelt werden.

Die Wirkung der Volksinitiative

Die Initiative fordert die halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken im Kanton Zürich, sodass insbesondere die untenstehenden Strecken, die nur stündlich bedient werden, auch eine halbstündliche Bahnbedienung erhalten:

S5	Oberglatt – Bülach
S6	Buchs – Otelfingen
S26	Bauma – Rüti
S29	Seuzach – Stammheim
S41	Eglisau – Zweidlen

Die halbstündliche Bedienung stimmt nicht immer mit einem Halbstundentakt überein: Als „halbstündliche Bedienung“ wird ein Angebot verstanden, bei dem die Züge alle Halte auf einer Strecke in etwa halbstündlich anfahren. Es ist also nicht zwingend, dass die Züge exakt alle 30 Minuten, sondern dass sie ungefähr alle 30 Minuten verkehren.

Wie aus der Antwort vom 27.9.2006 auf die parlamentarische Anfrage 208/2006 zu entnehmen ist, schätzt der Regierungsrat den Investitionsbedarf im Kanton Zürich für die halbstündliche Bedienung des S-Bahnnetzes auf ca. 90 Millionen (auf der Tösstalbahn nicht erforderlich), hingegen für einen reinen Halbstundentakt auf eine Milliarde Franken.

Die Regierung schätzt zudem, dass die halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstationen, Mo-Fr bis 20 Uhr, die jährlichen Betriebskosten des ZVV um 16 Millionen Franken erhöhen wird. Das sind 2,5 % des ZVV-Jahresbudgets von 640 Millionen Franken. Wie viel davon durch Mehrerträge und durch nicht mehr benötigte Busse eingespart wird, beantwortete der Regierungsrat leider nicht.

Ferner ist festzuhalten, dass die Initiative nicht überall dort, wo eine Bahn vorhanden ist, die Bedienung durch die Bahn verlangt. Vielmehr soll im Richtplan festgehalten werden, wo dies geschehen soll, und wo dies hingegen nicht sinnvoll ist. Damit wird bewirkt, dass Siedlungsentwicklung und Verkehrsangebot aufeinander

abgestimmt bleiben, aber „Hauruck-Sparübungen“ unterbunden werden.

Die Initiative sieht eine Übergangsfrist von drei bis vier Jahren vor (je nach Termin der Volksabstimmung). Damit bleibt genug Zeit für das ordentliche Fahrplanverfahren und für die notwendigen Investitionen.

Helfen Sie mit!

Liebe Leserin, lieber Leser, auch Sie können zum Erfolg der Initiative beitragen! Es gibt dafür verschiedene Möglichkeiten:

- Sammeln Sie Unterschriften. Solange Sie alleine sammeln oder in einer Gruppe, einfach auf der Strasse und ohne Tisch, brauchen Sie keine Bewilligung. Falls Sie einen Stand planen, müssen Sie eine Bewilligung auf der Gemeindekanzlei einholen. Bitte melden Sie sich bei uns, sodass keine Doppelspurigkeiten entstehen. Achtung: Das Sammeln von

Unterschriften in Zügen oder Bussen und an Stationen oder Haltestellen ist nicht gestattet!

- Organisieren Sie einen Versand von Unterschriftenbogen an die Mitglieder Ihres Vereins, oder legen Sie Unterschriftenbogen dem nächsten Versand oder der Vereinszeitung bei. Melden Sie uns einfach, wie viele Bogen Sie bis wann brauchen.
- Engagieren Sie sich im Vorstand der IG. Sie bestimmen selber, wie viel Zeit Sie zur Verfügung stellen können, und was Sie machen möchten.
- Unterstützen Sie uns finanziell: IG Tösstallinie, 8492 Wila, PC 84-51386-8 mit Vermerk „Initiative“.
- Schreiben Sie uns Ihre Meinung: ig.toesstallinie@bluewin.ch oder IG Tösstallinie, Eilibergstrasse 4, 8492 Wila.

135 Jahre nach Gründung der Tösstalbahn endlich Winterthur – Rüti halbstündlich!

Ausserordentliche Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie vom 2. November 2006

30 Mitglieder und SympathisantInnen trafen sich für eine kurzfristig einberufene Versammlung zum Thema Lancierung einer kantonalen Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ im Saal des Restaurants Bahnhof in Bauma.

Hannes Gehring Leider hatten alle Leserbrief und Einsprachen der Gemeinden gegen den Fahrplan 2007 des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) nichts genützt: seit dem 10. Dezember 2006 schütteln Busse die 1800 Personen zwischen Wald und Rüti durchs kurvige Grundtal, anstelle des bequemen Bahn-Shuttles S43.

Deshalb entschied der Vorstand der IG Tösstallinie (IG) die an der letzten Mitgliederversammlung vom 14. März 2006 bereits diskutierte Kantonale Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für alle“ seinen Mitgliedern zur Beschlussfassung vorzulegen. Die Initiative ist nötig, weil die Bevölkerung eine halbstündliche Bahn möchte, die Gemeindebehörden dieses Anliegen jedoch zu wenig unterstützen.

Nach Annahme der Initiative würden alle S-Bahnstrecken des ZVV halbstündlich bedient werden, also auch die Strecke Bauma – Wald – Rüti. Ausser dieser Strecke haben nur noch vereinzelte Strecken im Kanton Zürich Stundentakt. Die IG ist überzeugt, dass durch die zunehmende Attraktivität und in der Folge höhere Fahrgastfrequenz die Mehrkosten langfristig



Fortsetzung nächste Seite

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:
Sandro Turcati
Eilibergstrasse 4
8492 Wila

Vizepräsident und
Delegierter Pro Bahn:
Peter Schwarzenbach
Raad
8494 Gibswill

Protokollführer:
Urs Steffen
Aeschgasse 30
8496 Steg

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

Logistik:
Christel Kägi
Eichhaldenstrasse 4
8492 Wila

Medien, Redaktion
ZUGnummer:
Hannes Gehring
Müliwiesstrasse 57
8487 Zell

Im VZO-Bus
zwischen Wald
und Rüti

Bild Rico Croci

mehr als wett gemacht werden.

Eine Arbeitsgruppe aus Parteien, Verbänden und der IG erarbeitete einen Vorschlag zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988. Sandro Turcati, Präsident der IG, stellte ihn vor. Das Gesetz soll wie folgt ergänzt werden: Das Grundangebot auf dem regionalen Bahnnetz umfasst mindestens eine halbstündliche Bahn-Bedienung der im kantonalen Richtplan Verkehr aufgeführten Stationen und Haltestellen.

Inzwischen hat der Regierungsrat auch auf die parlamentarische Anfrage 208/2006 zum Kosten-Nutzen-Verhältnis für ein konkurrenzfähiges S-Bahn-System der Kantonsräte Peter Weber (Grüne, Wald), Martin Kull (SP, Wald) und Patrick Hächler (CVP, Gossau) geantwortet:

Die halbstündliche Bedienung (Mo-Fr bis 20 Uhr) aller S-Bahnstrecken im Kanton Zürich würde jährlich 16 Millionen Franken kosten und einmalige Investitionen in die Bahninfrastruktur von 90 Millionen Franken erfordern. Für die S26 Winterthur – Rütli gar, müsste die Infrastruktur nicht geändert werden.



Bild SBB

Kurt Senn zweifelt, ob wir die Unterschriften zusammenbringen werden, da ja nur wenige Bahnlinien profitieren würden. Allgemein vertreten die Anwesenden jedoch die Meinung, dass der öffentliche Verkehr in der Bevölkerung einen hohen Stellenwert habe, und dass in den letzten Jahren keine einzige Abstimmung zu diesem Thema abgelehnt worden sei.

Ruth Köppel fragt, ob der Vorstand seine Verhandlungsposition gegenüber Kanton und Gemeinden nicht schwäche, falls die Unterschriftensammlung oder die Abstimmung scheitern sollten. Die IG will die Initiative jedoch nur lancieren, wenn die notwendige Unterstützung zustande kommt. Schliesslich habe die IG, so Turcati, nichts zu verlieren, sondern müsse versuchen, den schleichenden Abbau des Angebotes auf der Tösstalbahn zu stoppen. Der Vorstand habe den Weg des Dialoges mit dem Kanton erfolglos versucht, also müsse man nun zu institutionellen Mitteln greifen.

Theres Agosti fragt nach der Finanzierung des Abstimmungskampfes. Sandro Turcati erwidert, dass in der Tat die IG ihre Reserve für die Sammlung der Unterschriften heute auflöse und dann wenig Zeit haben werde, Geld für den Abstimmungskampf zu sammeln. Allerdings rechnet der Vorstand damit, dass die Organisationen welche die Initiative unterstützen, auch bereit sein werden, in die Abstimmung zu investieren.

Die Organisation der Initiative

Die Durchführung der Initiative obliegt dem Initiativ- und dem Patronatskomitee. Das Initiativkomitee (IK) ist die Schnittstelle nach aussen. Es wird auf Wunsch der Arbeitsgruppe aus Parteien und Verbänden von der IG geführt, vertreten mindestens durch den Präsidenten und den Vizepräsidenten der IG, Sandro Turcati und Peter Schwarzenbach. Es führt ein Sekretariat und hat die Kontakte zu Parteien, Verbänden und Organisationen welche Unterschriften sammeln, sichert die Medienpräsenz, reicht die Initiative ein oder zieht sie allenfalls wieder zurück. 30% der Kosten für den Druck der Unterschriftenbögen und der Sekretariatsarbeiten trägt die IG.

Das Patronatskomitee (PK) hat die Aufgabe, das restliche Geld zu beschaffen. Ihm gehören in der Öffentlichkeit bekannte Personen der Parteien und Verbände an, welche im IK vertreten sind. Jedes Mitglied des PK wird einen Beitrag entrichten müssen. Vorstellbar ist, dass das PK auch weiteren Parteien, Verbänden oder gar Privatpersonen offen stehen könnte, die namentlich erwähnt sein möchten – z.B. im Vorfeld der Kantonsratswahlen vom nächsten April. InteressentInnen können sich bereits jetzt an die IG Tösstallinie, Eilibergstrasse 4, 8492 Wila oder ig.toesstallinie@bluewin.ch wenden.

Auf Antrag des Vorstandes fassten die Mitglieder folgende Beschlüsse:

1. Die IG beteiligt sich massgebend mit anderen Parteien und Verbänden an der Lancierung einer Volksinitiative, die die halbstündliche Bedienung des S-Bahnnetzes gesetzlich verlangt. Innert 6 Monaten müssen 6000 Unterschriften gesammelt werden (angenommen mit 24 ja, 1 nein und 1 Enthaltung).
2. Die IG übernimmt auf Wunsch der Parteien und Verbände die Führung des Initiativkomitees, sofern sich niemand sonst anbietet, unter der Voraussetzung, dass ein Sekretariat finanziert wird (angenommen mit 26 ja, 0 nein und 0 Enthaltungen). Gemäss Vorschlag von Paul Stopper wird die IG im IK mindestens durch ihren Präsidenten und ihren Vizepräsidenten, Sandro Turcati und Peter Schwarzenbach, vertreten (angenommen mit 26 ja, zu 0 nein bei 0 Enthaltungen).
3. Müsste der Vorstand zur Überzeugung gelangen, dass die Unterstützung durch die Parteien und Verbände für die erfolgreiche

Sammlung der notwendigen Unterschriften wider Erwarten nicht gewährleistet ist, darf er von der Lancierung der Initiative absehen (angenommen mit 23 ja, 2 nein und 1 Enthaltung).

Ich spürte viel positive Energien. Priska Ochsenr schlug vor, die IG solle eine Homepage mit

Berichten zum aktuellen Stand der Initiative einrichten, und mit Möglichkeiten zum Download der Unterschriftenbögen. Martin Greber, der Revisor der IG, könnte einen EDV-Arbeitsplatz zur Verfügung stellen und bei der Betreuung der Homepage helfen.

Eintauchen in eine andere Welt und Staunen und Furcht vor der Menschen Macht

Unser Besuch im längsten Eisenbahntunnel der Welt

Am 22. Juli 2006 trafen sich 26 Mitglieder der Interessengemeinschaft Tösstallinie und ihre Angehörigen und Freunde in Silenen zur Besichtigung der NEAT-Baustelle der AlpTransit.

Hannes Gehring Jürg Hauser von der AlpTransit Gotthard nahm uns väterlich am Infopavillon in Silenen Tägerhorn in Empfang. Ausführlich stellte er uns das ganze Projekt des längsten Eisenbahntunnels der Welt vor: die AlpTransit Gotthard AG wurde am 12. Mai 1998 gegründet. Sie ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der SBB und baut im Auftrag des Bundes die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), mit ihren Teil-Basistunneln Zimmerberg (20 km), Gotthard (57 km) und Ceneri (15 km). Der Vortrieb am Gotthard betrug im November 441 m. Von den total 153.5 km Haupt- und Zugangstunneln waren am 1. Dezember 2006 bereits 101.71 km ausgebrochen. Die Inbetriebnah-



me des Gotthard-Basistunnels ist auf Ende 2016 geplant, diejenige des Ceneri auf 2018.

Nun führten uns Kleinbusse zum seitlichen Zugangsstollen Amsteg, wo wir gelbe Stiefel anzogen, orange Schutzkleidung mit hellen Reflektoren und einen gelben Helm. Wir erhielten Funkkopfhörer um im Lärm der Tunnelbaumaschinen den Erklärungen folgen zu können. In einer nummerierten Liste trugen wir unsere Namen ein und erhielten entsprechend nummerierte Radiosender, welche im Falle eines Tunnelleinbruches unsere Nummer an die Rettungsequipe senden würden. Ich muss zugeben, dass mich ein leicht beklemmendes Gefühl beschlich.

Wegen eines Unfalles im Tunnel verzögerte sich unsere Einfahrt, und deshalb informierte Jürg Hauser über weitere Fakten des Jahrhundert-

Fortsetzung nächste Seite

werks. Weshalb ist ein neuer Eisenbahntunnel am Gotthard nötig, wenn es schon heute einen hat? Der Verkehr durch die Alpen nimmt Jahr für Jahr zu. Damit die Schweizer Alpentäler nicht im Abgas der Lastwagen ersticken, muss der Güterverkehr auf die Schiene verlegt werden. Dieser Aufgabe ist der heutige Tunnel nicht gewachsen. Der neue Tunnel liegt auf viel tieferer Meereshöhe als der alte, an der Basis des Gotthardmassivs, drum heisst er auch Basistunnel. In der Folge müssen die Züge viel weniger steigen und verbrauchen dadurch weniger Energie bei gleichzeitig grösserer Reisegeschwindigkeit.



Die Verkehrssicherheit ist massiv höher, weil der Tunnel eigentlich aus zwei getrennten Tunneln besteht, einer für die Fahrt nach Süden und einer für die Fahrt nach Norden. Alle 300 m sind die beiden Tunnel durch eine Querröhre verbunden, so dass, beispielsweise bei einem Brand, eine Flucht möglich wäre. In Sedrun und in Faido wurde zudem je eine Nothaltestelle gebaut, wo bei Unfällen die Züge über Weichen den Tunnel wechseln können.

Endlich konnten wir in niedrige, geschlossene kleine Grubenwagen einsteigen und fuhren minutenlang durch den dunklen Zugangstollen bis in die Nähe der grossen NEAT-Tunnelröhren. Wir stiegen aus und marschierten, oft in einer Kolonne, gegen die feuchte, warme Luft in den dunklen, spärlich beleuchteten Tunnel. Vorbei an gigantischen Baggern und entlang in der Höhe liegender, unübersehbarer langer Förderbänder, welche die ausgebroche-

Tunnelbohrmaschine
Bild AlpTransit



nen Gesteinsmassen von der Tunnelbohrmaschine weg aus dem Tunnel transportieren. Während dem Gehen auf glitschigem Boden, zwischen gleissenden Scheinwerfern, Maschinen und Abschrankungen, versuchte ich mir vorzustellen, dass zwischen Oberalpstock und Piz Nair über dem Tunnel sich 2000 m hoch das Felsmassiv auftürmt.

Eine lebenswichtige Funktion hat die Belüftung des Tunnels. Frische Luft wird durch riesige Rohre an der Decke von aussen zugeführt, die staubige Abluft filtriert und ins Freie geleitet. Für den Fall eines Tunneleinbruchs sind containerartige Fluchtkammern vorhanden. Die von der Aussenwelt abgeschnittenen könnten sich dorthin retten und wären vor herabfallenden Felsstücken geschützt. Die Fluchtkammern verfügen über Kommunikationsverbindungen und sind belüftet über eine Not-Luftleitung, ein etwa 35 cm dickes Stahlrohr, welches unter dem Fahrbelag, zuunterst in der Tunnelröhre, den Tunnel in der ganzen Länge durchzieht.



Zur aktuellen Baustelle mit der gigantischen Tunnelbohrmaschine durften wir nicht fahren, aus Sicherheitsgründen, weil wir den Arbeitsablauf zu stark gestört hätten, und auch weil die ca. 10 Kilometer lange Fahrt hin und zurück vielleicht 2 Stunden gedauert hätte.

Mit der Grubenbahn und den Kleinbussen fuhren wir zurück und machten uns in der AlpTransit-Kantine heiss hungrig über unser vorbestelltes Essen her. Leider mussten wir uns wegen der Verzögerung durch den Unfall beeilen, damit wir unser Dampfschiff in Flüelen erreichten. Der Apéro auf dem oberen Deck des „Willhelm Tell Express“ schmeckte gut, obwohl ich mir gewünscht hätte, dass wir alle auf dem Weg nach Brunnen noch Zeit gefunden hätten, unsere NEAT-Eindrücke auszutauschen. Doch viele hatten sich bereits nach der Besichtigung auf den Rückweg gemacht. Mir hatte die Schifffahrt so gut gefallen, dass ich mit einigen Bekannten trotz gewitterhaftem Wetter noch weiter bis Luzern gefahren bin.

Die Angebotsplanung für die Tösstalbahn in den Gemeinden

Die strategische Funktion der Tösstalbahn wird in zwei getrennten Raumplanungsregionen Winterthur und Umgebung (RWU) und Oberland (PZO) definiert. Zudem wird das Angebot auf der S26 in drei getrennten, regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) behandelt: RVK Winterthur, RVK Winterthur Land/Pfäffikon und RVK Oberland.

Sandro Turcati Schliesslich gibt es noch die Pro Zürcher Berggebiet (PZB) als privatrechtlicher Verein, in dem 15 Gemeinden durch VertreterInnen der jeweiligen Gemeinderäte präsent sind – darunter Turbenthal, Wila, Bauma, Fischenthal und Wald, nicht aber Winterthur, Zell, Rüti, Jona und Rapperswil. Es existiert also kein regionales Gremium, das sich mit der Tösstalbahn als Ganzem befasst.

Die IG Tösstallinie (IG) tut dies als Vertreterin der an der Bahn interessierten Bevölkerung, und hat wiederholt versucht, sich auch als Koordinationsplattform für Gemeindebehörden anzubieten. Das ist bislang nur mässig gelungen, weil die IG ein privatrechtlicher Verein ist, der sich für die Interessen der Fahrgäste im Töss- und Jonatal einsetzt. Diese Interessen decken sich aber nicht immer mit den öffentlichen Gesamtinteressen der Gemeinden, insbesondere weil das öffentliche Verkehrsangebot Kosten verursacht. Zwar sehen sämtliche Gemeinderäte ein, dass der öffentliche Verkehr nicht nur eine Dienstleistung ist, sondern auch ein wichtiger Standortfaktor, aber eben nur als einer. Andere Faktoren (Strassen, Schulen, Kultur, Steuern, um nur wenige zu nennen) sind auch wichtig, und stehen mit dem Angebot der Bahn in Konkurrenz.

Die Gemeinde Wald schlägt Brücken

Mit 8'800 EinwohnerInnen ist Wald die bevölkerungsreichste Gemeinde entlang der Tösstalbahn zwischen Winterthur und Rüti. Auch an ihrer Strukturveränderung ist zu erkennen, dass sie sich langsam zu einer Kleinstadt entwickelt. In dieser schwachen, aber doch erkennbaren Expansionsphase verliert Wald mit dem Ersatz der S43 durch Busse an Standortqualität. Zwar wird die interne Erschliessung der Gemeinde verbessert und insgesamt mehr Verbindungen nach Wetzikon, Uster und Zürich angeboten, aber die Verbindung zu diesen Räumen ist nicht mehr so schnell, leistungsfähig, zuverlässig und komfortabel wie mit der S43.

Die Gemeinde Wald hat erkannt, dass sie das Problem alleine nicht in den Griff bekommt, und dass sie auf die Mitarbeit aller Gemeinden

entlang der Tösstallinie, des ZVV und der SBB angewiesen ist. Zu diesem Zweck hat sie mit ihnen eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich um die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebotes kümmert – aus Sicht der Behörden, nicht nur aus Sicht der Fahrgäste. Die grundsätzlich positive Haltung aller Gemeinden zur Entwicklung der Tösstalbahn lässt auf ein positives Ergebnis hoffen. Eine Teilnahme der IG aufgrund der unterschiedlichen Zielsetzungen ist aber zurzeit nicht zweckmässig. Die IG konnte aber ihre „drei Konzepte für einen Halbstundentakt auf der Tösstalbahn“ an den ersten beiden Sitzungen vom 28. und 30. August 2006 präsentieren, und wird auch künftig, „von aussen“ ihre Vorstellungen einbringen.



Drei mögliche Konzepte für einen künftigen Betrieb der Tösstalbahn

Den drei folgenden Konzepten gemeinsam sind gute Anschlüsse nach Zürich und zurück. In Winterthur auf die S12 oder S8, später auf die geplante S11, in Rüti auf die S5 oder S15.

Wald expandiert, aber der ZVV stellt die S43 ein

Fortsetzung nächste Seite

Betrieb im 20/40-Minutentakt = Konzept „Aktuell plus optimiert“

Auf die parlamentarische Anfrage 208/2006 zum Kosten-Nutzen-Verhältnis für ein konkurrenzfähiges S-Bahn-System der Kantonsräte Peter Weber (Grüne), Martin Kull (SP) und



Patrick Hächler (CVP) antwortete der Regierungsrat am 27.9.06, dass die Strecke Bauma-Wald-Rüti mit den vorhandenen Anlagen grundsätzlich zweimal pro Stunde bedient werden könnte. Dies sagte die IG schon vor über einem Jahr, wurde jedoch von Gemeindevertretern, nie aber vom ZVV (!) als unglaublich taxiert. In der Zugnummer 19 vom Dezember 2005 wurde auf Seite 2 das Konzept „Aktuell plus optimiert“ vorgestellt, basierend auf der Studie „Aktuell-plus“ in Zugnummer 16 vom November 2003. Es ermöglicht die Bedienung der Strecke Winterthur-Rüti mit 5 Zügen in einem 20/40-Minutentakt und ist ohne Änderung der Bahnanlagen sofort realisierbar.

Betrieb im reinen Halbstundentakt mit mehr Haltestellen

Es ist auch möglich, einen reinen Halbstundentakt zwischen Winterthur und Rüti einzuführen. Legt man den Betrieb auf den Einsatz von fünf Zügen aus, dann entstehen dabei sogar Zeitereserven, welche die Einrichtung von 2 bis 3 zusätzlichen Haltestellen ermöglichen würden, wie bereits vorgeschlagen von Paul Stopper in Zugnummer 10: beispielsweise Oberseen, Juckern, Dillhaus, Wellenau, Lipperschwendi, Schmittenbach, Fistel, Jonatal oder Wald Nord.

Dieses Konzept bedingt allerdings den Bau von Kreuzungsstationen oder -Strecken, je nachdem welche Halte zusätzlich bedient werden sollten. Falls diese gleichmässig entlang der Strecke verteilt würden, so müsste man nach unseren Schätzungen die Stationen Wila und Steg ausbauen, was um die 30-40 Mio. CHF kosten dürfte. Der Regierungsrat geht in seiner Antwort auf die Anfrage 208/2006 hingegen vom Ausbau der Stationen Tann, Fischenthal,

Saland und Wila mit einem Investitionsbedarf von über 120 Mio. CHF aus, wobei unklar ist, ob sich diese Schätzung eher auf dieses Konzept oder auf das nachstehend beschriebene bezieht. Weder für die Vorstellungen des Kantons noch für diejenigen der IG gibt es einen Detailplan, weshalb es Aufgabe der Arbeitsgruppe der Gemeinden sein wird, dieses Konzept und seine Kosten präzisieren zu lassen.

Betrieb im reinen Halbstundentakt mit weniger Haltestellen

Aufgrund der Distanzen und der Eigenschaften der Strecke ist es sogar möglich, einen reinen Halbstundentakt zwischen Winterthur und Rüti mit dem Einsatz von nur 4 Zügen anzubieten. Die Betriebskosten wären günstiger als mit den anderen Konzepten und sogar günstiger als mit dem Fahrplan 2007, weil die Busse für den Ersatz der S43 entfallen würden. Jedoch würde dieses Konzept grössere Investitionen für den Bau von drei Doppelspurabschnitten samt Stationen erfordern, im Raum Rikon, Saland und Gibswil. Die Kosten dafür lassen sich heute nicht genau beziffern, liegen aber vermutlich irgendwo zwischen 100 und 200 Mio. CHF.

Zudem wäre pro Kurs auf die Bedienung von mindestens 3 Stationen zu verzichten, was entweder deren Schliessung oder die halbstündlich wechselnde Bedienung von 6 Stationen bedeuten würde. Für die Stationen welche schlechter oder gar nicht mehr bedient würden, müsste eine Alternative, z.B. ein Bus, angeboten werden, was wiederum die Betriebskosten erhöhen würde. Welche Stationen betroffen wären, steht nicht fest. Dieses Konzept erscheint heute klar als nicht erstrebenswert, soll aber geprüft werden, um Ideen und Inputs für einen wirtschaftlichen Betrieb der Tössalbahn zu sammeln.

Wie geht es weiter?

Der Zeitplan der Arbeitsgruppe der Gemeinden ist der IG nicht bekannt. Wald hat sich zum Ziel gesteckt, möglichst rasch, d.h. bis zum Fahrplan 2009, wieder den halbstündlichen Bahnbetrieb einzuführen, zumindest nach Rüti und zurück. Es hat auch gegen den Fahrplan 2007 Rekurs eingereicht, der aber keine aufschiebende Wirkung hat. Fischenthal und Wila möchten ebenfalls auf die halbstündliche Bedienung auf der ganzen Strecke hin arbeiten, haben aber keine Fristen genannt.

Die IG kann ihrerseits nur Inputs in die Diskussion liefern, hat aber in der Arbeitsgruppe kein Mitspracherecht. Zudem liegt der Schwerpunkt der Aktivität des Vorstandes klar bei der Organisation der Volksinitiative, und deshalb nicht bei der Entwicklung von Fahrplänen für die S26: Wir möchten uns zuerst auf das Schaffen des gesetzlichen Rahmens konzentrieren, um danach seine Konkretisierung im Töss- und im Jonatal einfacher vorantreiben zu können.

Impressum

Herausgeberin

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

Redaktion, Gestaltung, Inserate

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

Abonnemente und Mitgliedschaften

Sandra Hocevar
Lipperschwendi 52
8494 Bauma

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil
Auflage:
2 000 Exemplare

Gedruckt auf
Recycling-Papier

Was bringt die VZO der Walder-Bevölkerung?

Mitte Dezember wird die S-Bahn S43 zwischen Wald und Rüti durch VZO-Busse ersetzt. Der Fahrplan der Busse geht jedoch weit über das bisherige Angebot der S43 hinaus. Die Busse fahren täglich im Halbstundentakt und während der Stosszeiten sogar im Viertelstundentakt. In Rüti bestehen Anschlüsse an die S5 und die neue S15. Wald erhält damit alle 15 Minuten Anschluss von und nach Zürich. Ausserdem führt die neue Linie von Egligen (SG) via Laupen, Wald, Rüti bis nach Rapperswil – umsteigefrei!

Pressemitteilung der VZO vom 15.9.06

Dass in Wald trotzdem Opposition gegen den Bus gemacht wird, erstaunt die VZO nicht. „Der Bus via Grundtal ist sicher weniger attraktiv als die bisherige Bahnfahrt und die Sicherheitsbedenken der Fahrgäste können wir nachfühlen,“ meint VZO-Direktor Werner Trachsel. Bei den VZO ist man dennoch zuversichtlich, dass das neue Angebot bei der Walder-Bevölkerung erfolgreich sein wird. Das müssen die VZO auch dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) nachweisen, denn nachdem dieser die Aufhebung der S43 beschlossen hat, haben sich die VZO für einen Angebotsausbau eingesetzt. „Die VZO haben auf den Entscheid betreffend S43 und S26 keinen Einfluss gehabt. Wir haben aber den ZVV überzeugen können, dass wenigstens ein starkes Busangebot entstehen soll. Der ZVV hat damit weniger eingespart als maximal möglich gewesen wäre.“

Ueberhaupt nicht zur Diskussion steht eine Uebernahme der S26 durch VZO-Busse. Der ZVV hegt keine solchen Absichten. Ganz im Gegenteil, es wird nach weiteren Verbesserungen gesucht, was jedoch nicht so einfach ist. „Es gibt aber keinen einzigen Grund weshalb der ZVV den Vorschlag der IG-Tösstal nicht hätte einführen sollen, wenn er betrieblich machbar und sogar finanzielle Vorteile bringen würde.“ gibt Trachsel zu Bedenken.

Schlicht falsch ist zudem die von der IG-Tösstal verbreitete Behauptung, die VZO wollten wegen ihrer Partnerschaft mit der französischen Connex-Veolia in Wald expandieren. Mit Connex-Veolia arbeiten die VZO nämlich nur ausserhalb des Kantons zusammen und diese Zusammenarbeit beschränkt sich auf öffentliche Ausschreibungen von Buslinien. Die VZO sind und bleiben zu 100 % im Besitze von 14 Oberland-Gemeinden und arbeiten seit 1948 nicht gewinnorientiert, aber nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen.

Ausserdem: Für das neue Busangebot in Wald war lange nicht klar, ob Postauto oder die VZO fahren werden. Bei einem Kostenvergleich zeigte sich dann aber, dass die VZO das Angebot günstiger fahren können. Dies vor allem deshalb, weil die VZO einen Teil der Linie (Rüti-Rapperswil) schon heute fahren und zudem freie Mittel aus der Einstellung des Fägswiler-Busses einsetzen können und weil mit dem Standort des bestehenden Depots Rüti weniger unproduktive Leistungen entstehen.

Werner Trachsel: „Jede Erkenntnis beginnt mit einem Vorurteil. Wir werden deshalb versuchen die Walder-Bevölkerung mit einem zuverlässigen und freundlichen Service für den Bus zu gewinnen. Das Fahrplan-Angebot stimmt und unsere Chauffeure und Chauffeusen freuen sich schon heute auf ihren Dienst in Wald.“



9.12.2006:
die letzte Fahrt
der S43, hoch
über dem
Grundtal

Der Bus fährt neben den Schienen

Trotz gegenteiliger Bemühungen der Interessengemeinschaft Tösstallinie (IG), der Gemeindebehörden von Wald und einer Petition mit rund 2500 Unterschriften von BahnbenutzerInnen wurden die Züge der S43 ab dem 10.12.2006 definitiv durch Busse der VZO ersetzt, welche nun neben den Schienen durchs kurvenreiche Jonathal zwischen Rüti und Wald und Abends nach Bauma verkehren.

Peter Schwarzenbach Dies hat der Verkehrsrat auf Antrag des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) entschieden, um dem Sparwillen des Kantonsrates zu entsprechen. Ob wirklich echte Einsparungen durch diese Lösung resultieren, steht in den Sternen. Auf jeden Fall muss die Gemeinde Wald mit merklich höheren jährlichen Kosten für den öffentlichen Verkehr (öV) rechnen.

Zudem hatte der Kanton weitere Bushaltestellen zu erstellen, die Gemeinde Wald einen neuen Busbahnhof auf eigene Kosten zu realisieren und die öV-Benutzer haben mit einer deutlichen Komforteinbusse vorlieb zu nehmen. Dies alles,

obwohl die IG eine ohne Investitionen mögliche, laut SBB durchaus realisierbare Lösung für einen 20/40-Minutentakt auf der Schiene von Winterthur nach Rüti vorgeschlagen hat. Die IG gibt ihre Anstrengungen für eine Bahnlösung nicht auf, verlagert aber das Gewicht ihrer Bemühungen auf die politische Bühne. Statt mit dem ZVV weiter zu verhandeln, der notabene, ausser im oberen Tösstal, im übrigen Kantonsgebiet hervorragende Ausbauten des öV realisiert, wird sich die IG direkt mit den betroffenen Gemeinden zusammentun, und auf kantonaler Ebene eine Volksinitiative anstreben, so dass dort,

wo eine Schienenstrasse vorhanden ist, in Zukunft auch auf der Schiene statt mit Bussen neben den Schienen gefahren wird.

Zu guter letzt aber kann die IG jetzt dennoch einen Erfolg verbuchen: das lange verfolgte Ziel eines einheitlichen Grundtaktes der S26 unter der Woche wie am Wochenende wird zumindest tagsüber endlich realisiert und das mühselige Konsultieren von 13 Fahrplansen im Kursbuch entfällt ab dem 10.12.2006. Leider bleibt der Busersatz am Abend zwischen Bauma und Rüti erhalten, und der Halbstundentakt zwischen Winterthur und Bauma wird nach wie vor nur an Arbeitstagen bis 20.26 Uhr angeboten.

Seit 10.12.2006: statt mit der S43 ruhig und sicher über die Brücke, mit den Bussen schlingernd unter der Brücke

Bild Rico Croci



Mit dem Tram direkt zum Zoo

Der VCS Zürich startete am 18. August 2006 eine kantonale Volksinitiative, um den öffentlichen Verkehr zum Zoo Zürich endlich zu verbessern und so für eine zeitgemässe, attraktive und umweltfreundliche Erschliessung zu sorgen. Die Volksinitiative schafft einen Rahmenkredit von 14 Millionen Franken für eine längst fällige Verlängerung der bestehenden Tramlinien 5 und 6 bis vor den Zoo-Haupteingang und weiter zur Masoala-Halle.

Gabi Petri, Markus Knauss (VCS) Es ist heute selbstverständlich, dass grosse Freizeitanlagen wie der Zürcher Zoo attraktiv mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Mit der Vergrößerung und dem Neubau der Masoala-Halle erfreut sich der Zoo einer stetig wachsenden Zahl von Besuchenden. Waren es im Jahr 2000 noch 800'000, sind es im Jahr 2005 schon 1.7 Millionen Zoobesucherinnen und -besucher. Der bestehende öffentliche Verkehr genügt deshalb den heutigen Bedürfnissen nicht mehr und muss dringend verbessert werden.

Mit der Verlängerung der heutigen Tramlinien

5 und 6 erfüllt man den langjährigen Wunsch der Besuchenden, direkt zum Zoo zu fahren. Die Verlängerung der Tramlinie ist schon seit 1984 im regionalen Richtplan enthalten, weshalb die VBZ im Jahr 2000 ein Vorprojekt mit Kostenschätzung ausarbeiten liessen. Laut VBZ belaufen sich die Kosten ausschliesslich für die Verlängerung der Tramlinie und die notwendigen Anschlussarbeiten auf rund 11 Millionen Franken. Mit dem in der Initiative beantragten Rahmenkredit kann die Tramlinie verlängert und ein langjähriges Versprechen für die Umwelt eingelöst werden.

Warum soll das Tram zum Zoo?

Sandro Turcati (IG Tösstallinie) Die Freizeit spielt in unserer Gesellschaft eine immer stärker werdende Rolle. Der letzte Mikrozensus Verkehr hat gezeigt, dass in der Schweiz der Freizeitverkehr inzwischen mengenmässig den grössten Anteil ausmacht – vor dem Pendelverkehr.

Gemessen an der Anzahl BesucherInnen ist der Zoo die wichtigste Freizeitattraktion im Kanton Zürich überhaupt. Heute liegt aber der Zoo-Eingang einen halben Kilometer von der nächsten Tramhaltestelle entfernt. Eine bessere Erschliessung ist deshalb dringend nötig, um eine attraktive, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähige Alternative zu bieten.

Und was geht uns das an im Töss- und Jonatal? Wenn wir uns alle für gute Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr einsetzen, wächst das Bewusstsein, dass der öffentliche Verkehr eine interessante, ökologische und zugleich wirtschaftliche Variante auch für den Freizeitverkehr sein kann. Und da wir ja selbst in einer Freizeitregion leben, würde uns diese Einstellung direkt sehr viel nützen.

Diskutiert wird zur Zeit auch die Einrichtung einer Seilbahn ab Stettbach zum Zoo. Mit der Initiative geht es vorerst nicht darum, die eine gegen die andere Lösung auszuspielen. Wenn die Initiative zu Stande kommt, kann sie der Kantonsrat akzeptieren oder eine Alternative vorschlagen. Aber ohne den Druck der Initiative geht in der heutigen Zeit der Sparhysterie eben gar nichts!



Die problematischen Folgen von Parkgebühren auf den Bahnhofparkplätzen entlang der Tösstalinie

Der Geschäftsbereich SBB-Immobilien, welcher bahneigene Grundstücke und Gebäude gewinnbringend vermarkten muss, schlug nun auch an allen Bahnhöfen im Töss- und Jonatal mit einer gebührenpflichtigen Parkplatzbewirtschaftung zu; das heisst, Fahrgäste der Tösstalbahn, welche aus abgelegenen Weilern mit dem Auto zu ihrem Bahnhof fahren, werden nun an gebührenpflichtigen Bahnhofparkplätzen zur Kasse (Automat) gebeten.

Peter Schwarzenbach Alle Gemeindeehörden sind über diese Massnahme bereits orientiert worden. Sogar die Gemeinde Fischenthal mit den Bahnstationen Steg, Fischenthal und Gibswil wird nicht verschont. Bisher standen beispielsweise in Gibswil rund 6 bis 8 Personenwagen von Bahnpendlern auf dem grossen, sonst brach liegenden SBB-Grundstück. Wo stehen diese Autos heute, wo Parkgebühren fällig sind? Wohl kaum mehr auf dem Bahreal.

Die Folgen dieser Parkplatzpolitik der SBB

- Einige – wenn nicht zahlreichere – Bahnkunden werden sich in Zukunft überlegen: „Wenn schon überall Parkplatzgebühren anfallen, dann werde ich viel eher an solchen Bahnhöfen gebührenpflichtig parken, wo direktere und umsteigefreie Bahnverbindungen zum Arbeitsort bestehen. In diesem Fall fahre ich gleich nach Rüti, Bubikon, Wetzikon, Aathal, Pfäffikon oder vielleicht sogar Uster.

- Die genannten Orte werden mit zusätzlichem

Mehrverkehr von Autos auf ihre Park+Ride-Anlagen rechnen müssen. Pfäffikon spüre bereits Mehrverkehr aus dem Raum Wila, meinte ein Behördenvertreter.

- Das sogenannte „wilde Parkieren“ in Bahnhofnähe wird zunehmen, bis eine entsprechende Massnahme mit einem Parkverbotschilder-Wald dies auch noch verhindert. Im Tössthaler vom 7. November wurde der Gemeinderat Wila zitiert: „... seit Einführung der Gebührenpflicht für den Bahnhofparkplatz per 1. September 2006 werden Autos auf der Stations- und Bahndammstrasse auf der Stations- und Bahndammstrasse parkiert.... Als Sofortmassnahme hat der Gemeinderat ein vorübergehendes beidseitiges Parkverbot für die betroffenen Strassen angeordnet.“
- Mit einer Abnahme der Fahrgastzahlen für die S26 ist zu rechnen. Die Folgen sind absehbar: das Zugsangebot zwischen Bauma und Rüti könnte verkleinert, und der von der IG Tösstalinie befürchtete Ersatz der Bahn durch Busse Realität werden.



Pferdetramwagen. Das waren noch Zeiten

Mögliche Auswege und konstruktive Lösungsansätze

- Keine gebührenpflichtigen Park+Ride-Anlagen auf wenig frequentierten Bahnhöfen.
- Eine markant gestaffelte Preisunterschiedspolitik – je nach Lage und Frequenz des Bahnhofes – abhängig von der Anzahl Auto-Pendler. Z.B. in Steg wäre nur 1/4 des Preises wie in Rüti oder Pfäffikon zu zahlen.
- Begrüssenswert wäre ein Übereinkommen zwischen der SBB Division Personenverkehr und dem Geschäftsbereich SBB Immobilien zur Einführung eines Zusatzabonnements für Fahrgäste mit Generalabonnement, welches zur freien Benützung aller Park+Ride-Anlagen der ganzen Schweiz berechtigen würde. Dieses Kombiangebot würde voraussichtlich noch zusätzlich Autofahrende zum Umsteigen auf die Bahn animieren.
- Die originellste Lösung hat aber die Gemeinde Eschenz am Bodensee gefunden: die Gemeindepolitiker haben neben dem Bahnhofareal – neben der Park+Rail-Anlage – ein Stück Gemeindeboden für Gratisparkplätze und für Fahrgäste der Bahn bereitgestellt.

Tarif	
Montag - Sonntag	06.00 - 19.00
1 Stunde	= Fr. 1. -- (Min.)
2 Stunden	= Fr. 2. --
jede weitere Std.	= Fr. -.50
1 Tag	= Fr. 4. --
jeder weitere Tag	= Fr. 4. --
Max. Parkzeit 7 Tage	
Monats- und Jahreskarten an bedienten Bahnschaltern erhältlich.	
Keine Ticketausgabe	

Parkuhr am Bahnhof Rämismühle-Zell

Vielleicht gibt es entlang der Tösstallinie Gemeinden, welche das Problem auf ähnliche Weise lösen könnten. Zum Beispiel Steg, Fischenthal, Gibswil etc. Sie würden so zur Förderung des öffentlichen Verkehrs beitragen und den SBB zeigen, was echter Kundendienst auf abgelegenen Landbahnhöfen heisst.



Engelchen im Freihof Schmidrüti

Zu Weihnachten wünschen wir Ihnen süsse Träume und glückliche Stunden

Wir freuen uns, dass Sie zu unseren Mitgliedern und LeserInnen gehören. Nur weil wir spüren, dass Sie zu uns halten und uns unterstützen, haben wir Lust und Energie weiter zu machen.

Wir wünschen Ihnen geruhsame Festtage, viel Entspannung und Freude! Ganz herzlichen Dank für Ihr Interesse und Engagement für ein lebendiges Töss- und Jonatal!

Ihre IG Tösstallinie.

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

Hannes Gehring Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) muss Geld sparen. Doch Geld sparen kann man entweder indem man weniger ausgibt, oder indem man mehr einnimmt. Mit der Einführung der halbstündlichen Bedienung auf dem Zürcher S-Bahnnetz wird der ZVV mehr einnehmen, weil die betroffenen Linien attraktiver und gegenüber dem Privatverkehr konkurrenzfähiger werden.

Auch die Tösstalline wird attraktiver werden. Der Unterbruch der Linie zwischen Bauma und Wald verschwindet, verursacht dadurch, dass jede zweite S26 von Winterthur nur bis Bauma fährt, und von Rüti ein Bus nur bis Wald. Der Fahrplan wird besser merkbar, man weiss genau: alle Züge fahren von Winterthur durchgehend bis Rüti.

Genau wie bei den Nachtbussen und den Nachtlinien des ZVV, wird auch hier das bessere Angebot mehr Fahrgäste bringen. Mit den

neuen Turbo-Zügen ist der erste Schritt getan. Der zweite ist die durchgehend halbstündliche Bedienung auf der ganzen Tösstallinie.

Bitte setzen Sie sich ein für die Annahme unserer Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“! Details finden Sie auf Seite 5.

Engagieren Sie sich auch deshalb, weil die S26 eigentlich unser rollender Dorfplatz ist, der den alten Dorfplatz ersetzt. Hier trifft man sich, hier hört man die neuesten Gerüchte, hier tratscht und weint und lacht man, hier lernt man die Nachbarn von nebenan kennen. Und hier trifft man die schönsten Frauen und die hübschesten Männer!

Schreiben Sie uns :
 ig.toesstallinie@bluewin.ch oder
 IG Tösstallinie, Eilibergstrasse 4, 8492 Wila



**Leidenschaftliche
Tösstalerinnen und Tösstaler**

Wir suchen Mitglieder für die Interessengemeinschaft Tösstallinie! Gemeinsam wollen wir uns einsetzen für den Erhalt und Ausbau unserer Bahnlinie, für gute Fahrpläne und zweckmässige Anschlüsse.

- Einzelmitglied, 25 Franken pro Jahr
- Familienmitglied, 30 Franken pro Jahr
- Gönnermitglied, mehr als 30 Franken pro Jahr
- Nur Jahres-Abo der ZUGnummer, 2 Ausgaben pro Jahr, 10 Franken

Name, Vorname.....

Strasse

Postleitzahl, Ort

e-mail-Adresse

Datum, Ort und Unterschrift

Bitte einsenden oder mailen an:
 IG Tösstallinie, Sandra Hocevar
 Lipperschwendi 52
 8494 Bauma
 ig.toesstallinie@bluewin.ch
 PC 84-51386-8

