• Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstallinie • 20. Jahrgang, Nummer 34 • Herbst 2013

Aus alten Bahnhöfen werden neue Haltestellen: Umbau der Linie S26

Der Centralbahnhof Basel in Bauma?

Eindrücke zum Ausbau der Bahnhöfe und Perrons auf der Linie S26, von Winterthur bis Rüti.

Hannes Gehring Beim Einsteigen in Winterthur in die S26 Richtung Rüti, bin ich traurig und fröhlich zugleich. Traurig, weil entlang dieser Linie bis 2018 alle Bahnhöfe geschlossen und durch Haltestellen mit Automaten ersetzt werden, vorbei die geheizten Wartsäle und das gemütliche Plaudern am Billetschalter. Fröhlich, weil bald auf jeder



Station das Einsteigen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder gar Rollator problemlos möglich ist, da Perron und Wagen auf einer Ebene liegen. Dies ist von Winterthur bis Rüti so, nur in Turbenthal und Fischenthal ist noch eine Stufe zu überwinden.

Rikon und Wila haben schöne, gedeckte Per-



Die Dampfbahnvereinigung Zürcher Oberland will 2014 die historische Halle des Centralbahnhofs Basel von 1860 in Bauma aufbauen. © Bild visualisierung.ch

Gefährdet St. Gallen den Atomausstieg?

Fakten zu Erdwärme und Geothermie

Hannes Gehring Ich finde Erdwärme die ökologischste und sicherste Energieform, weit vor Energie aus Atomspaltung oder Verbrennen von Erdöl oder Kohle. Leider erschütterte am 20. Juli 2013 ein leichtes Erdbeben der Stärke 3,6 St. Gallen und erschütterte damit auch das Vertrauen in die Energieerzeugung durch Erdwärme aus der Tiefe. Man wollte heisses Wasser anbohren, um es für Fernwärme zu nutzen. Unerwartet trat aber in 4'000 m Tiefe Gas mit grossem Druck ins Bohrloch. Um das Gas zurückzuhalten wurde Wasser und Bohrspühlung ins Loch gepumpt, was wahrscheinlich das Erdbeben auslöste.

St. Gallen will 160 Millionen investieren um 20'000 Haushalte mit Erdwärme zu beheizen. Das ergibt 8'000 Franken pro Haushalt, drei Mal weniger als eine Ölheizung kosten würde.

Die Schweiz verfügt bereits über 50'000 Installationen, allerdings mit Erdwärmesonden bei Tiefen bis 400 m, welche Erdwärme mit niedrigeren Temperaturen via eine Wärmepumpe nutzen. Sie hat damit weltweit die höchste Dichte geothermischer Anlagen. Allerdings fehlt die Erfahrung für Tiefenbohrungen, aus denen heisses Wasser direkt zum Antrieb von Dampfturbinen für die Erzeugung von elektrischer Energie gewonnen werden kann. Probebohrungen und Grundlagenforschung sind dringend notwendig.

Andere Länder haben bereits grosse Erfahrung: Italien baute 1913 in der Toscana, in Larderello, das erste Geothermie-Kraftwerk mit einer Leistung von 220 kW. Heute erzeugt es 5000 GWh, etwa 20% der Schweizer AKW, für den Strombedarf von 2 Millionen Haushalten.

Fortsetzung ->

Meine Tochter heizt seit 8 Jahren ihr Haus in Frankreich mittels Erdwärmesonde (EWS) und Wärmepumpe und ist sehr zufrieden damit. www.geothermie.ch schreibt: EWS-Anlagen sind zur Zeit die gängigste Nutzungsart untiefer Geothermie in der Schweiz. Für ein neues Einfamilienhaus beträgt die typische Bohrtiefe 120 bis 150 m. Durchschnittlich kann der Boden etwa 50 W pro m Tiefe abgeben, so dass dann eine Leistung von ca. 7000 W für die Heizung zur Verfügung stünde. Die Kosten für Bohrung, Wärmepumpe und Anschluss betragen etwa 160 Franken pro m Bohrtiefe, hier also ca. 20'000 Franken.

Wie die WOZ vom 4. Juli 2013 dokumentiert, sind die Alternativenergien allgemein auf dem Vormarsch: nach Fukushima, 2011, legten die deutschen Stromkonzerne, auf Druck der Politik, 8 Atomkraftwerke mit einer Leistung von 8,4 Gigawatt still, entsprechend zwei Dritteln der schweizer Stromproduktion. Am 18. April 2013 erzeugten Sonne und Wind zum ersten Mal an einem Werktag über Stunden mehr Strom als Kohle, Atom, Öl und Gas.



Fast wie in Venedig: der Bahnhof Bauma am 6. Juli 2013

rons, verbunden mit einer Unterführung. Nur die Geländer entlang der Perronaussenseite fehlen noch und die Umgebungsarbeiten sind noch im Gang.

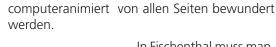
Turbenthal erinnert mich ein wenig an Wildwest. Einsteigen über eine 20 cm-Stufe geht für Rollstuhlfahrende nur mit Hilfe von einfühlsamen Mitfahrenden. Der Umbau des Bahnhofes soll gleichzeitig mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes

und einem Bus-Kehrplatz erfolgen.

Der Bahnof Bauma ist eine einzige Baustelle. Noch am 6. Juli 2013 fühlte ich mich wie in

Venedig, den Bahnhofplatz konnte ich nur über eine Brücke erreichen. Der Grund für die Baustelle ist einerseits der Wegfall des Post- und Güterverkehrs und das Entfernen der dafür gebrauchten Geleise, sowie das Erstellen eines hohen Perrons für stufenfreies Einsteigen.

Dazu kommt ein aussergewöhnliches Engagement des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO). Er hatte die einmalige Chance, eine der beiden historischen Perronhallen des Basler Centralbahnhofes von den SBB zu



In Fischenthal muss man, wie in Turbenthal, eine Stufe überwinden zum Einsteigen. Es bekommt als Kreuzungsstation erst 2015 einen Aussenperron für stufenlosen Einstieg mit Zugang über einen Bahnübergang.

erwerben. 1860 hatte sie Chefar-

chitekt Ludwig

Maring erbaut, 1905 wurde sie in Basel abgebro-

chen und in Olten

als SBB-Werkhalle

in Betrieb genom-

men. Im Septem-

ber 2012 wurde

sie in Olten wie-

der abgebrochen

und soll nun hier

in Bauma 2014

in neuem Glanz

erstrahlen. Auf

unter Bahnunter-

nehmen, Projekt

die künftige Halle

Bahnhofhalle.

Homepa-

kann

des DVZO

der

dvzo.ch

Auf dem Bahnhof Wald wähne ich mich in der Pampa. Der Platz vor den Gleisen ist ein Flickenteppich und der Zug

fährt nicht etwa vor dem Bahnhof ab, sondern cirka 80 m westlich Richtung Rüti, wo man ohne Dach in der Sonne oder im Regen steht. Aber auch Wald wird 2015 modernisiert.



Auf der Homepage des DVZO dvzo.ch kann man unter Bahnunternehhmen, Projekt Bahnhofhalle, die künftige Halle computeranimiert von allen Seiten bewundern



Stufenfreier Einstieg auf allen Perrons von Winterthur bis Rüti

SBB-Info zu laufendem Ausbau der S26

Am Dienstag, 12.11.2013 um 18:45 informieren Susan Martin, Gesamtprojektleiterin und Hansruedi Zahnd von der Division Infrastruktur der SBB im Restaurant Ochsen in Wald über die laufenden Arbeiten auf der Linie S26. Alle Mitglieder und Interessierte sind herzlich eingeladen.

Ralf Wiedenmann Noch sind die 83 Millionen Franken teuren Ausbauten im Rahmen des Projekts "Stellwerkersatz und Anpassung Publikumsanlagen" zwischen Kollbrunn und Wald nicht abgeschlossen. Dabei wurden unter anderen die Kreuzungsbahnhöfe Rikon und Wila mit einer Unterführung mit je zwei Aussenbahnsteigen ausgestattet.



Beim Kreuzungsbahnhof Fischenthal werden die beiden Aussenbahnsteige über eine am südlichen Ende befindliche Barriere erschlossen. Alle Bahnhöfe erhalten 55 cm hohe Bahnsteige, die stufenfreies Einsteigen (mit Kinderwagen und Rollstühlen) ermöglichen. Die Bahnhöfe Wald, Turbenthal und Bauma erhalten einen Hausbahnsteig (d.h. der Bahnsteig ist direkt vor dem Bahnhofsgebäude), das Kreuzungsgleis bleibt erhalten, jedoch in Wald und Turbentahl ohne Bahnsteig. Die



Die Bahnhöfe Tann-Dürnten und Sennhof-Kyburg werden zu Kreuzungsbahnhöfen ausgebaut

neuen Stellwerke werden alle von Winterthur (später Kloten) aus ferngesteuert. Genaueres dazu erfahren Sie unter: http://www.sbb.ch/content/dam/infrastruktur/baustellenkarte/infrakollbrunn-faktenblatt_8.07.09.pdf.

Bereits jetzt wird am Projekt "4. Teilergänzung Tösstal" geplant. Ab Dezember 2018 wird die S26 zwischen Winterthur und Rüti im exakten Halbstundentakt verkehren, und einmal pro Stunde verkehrt die S11 aus Zürich weiter bis Wila. Dies bedingt den Bau zusätzlicher Kreuzungsbahnhöfe in Sennhof-Kyburg, Saland und Tann-Dürnten. Nähere Informationen dazu finden Sie unter dem Link: http://www.sbb.ch/content/sbb/de/desktop/sbb-konzern/ueber-diesbb/projekte/nationale-und-ueberregionale-projekte/s-bahn-4te-te/_jcr_content/contentPar/downloadlist_3/downloadList/winterthur_bauma_r_t.spooler.download.pdf

Inhalt

Der Centralbahnhof Basel in Bauma? 1

SBB-Info zu laufendem Ausbau der S26 3

> Die Brücke beim Hürlistein 4

Eindrücke von der Delegiertenversammlung der Pro Bahn 6

Guyer-Zeller und die Töss-Allmannbahn 7

> Meinungswechsel beim BAV 11

20. Mitgliederversammlung der IG 12

Die Fahrplanbegehren der IG 14

Besichtigung der SBB Betriebswehr in Winterthur 16

LESER SCHREIBEN

ZVV-Rahmenkredit

Der Regierungsrat hat beantragt, den Rahmenkredit an den ZVV für die nächste zwei Jahre um 60 Millionen Franken zu kürzen. Diese Budgetkürzung um rund acht Prozent wird dadurch begründet, dass der ZVV in der Periode 2011/12 den Kredit nicht ausgeschöpft habe.

Gleichzeitig wurden in den letzten Jahren viele von den Gemeinden eingebrachte Fahrplanbegehren an den Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) oder spätestens vom Verkehrsrat abgelehnt, bzw. zurückgestellt mit der Begründung fehlender finanzieller Mittel («Finanzierung nicht sichergestellt»). Jene Bürger und Gemeinden, deren Begehren abgelehnt wurden, fühlen sich zu Recht hintergangen.

Die Begehren, welche beispielsweise von der Interessensgemeinschaft (IG) Tösstallinie (für die S26) eingereicht wurden – es handelte sich vor allem um eine Ausdehnung der Betriebszeiten am Morgen und späten Abend –, waren keinesfalls überzogene Forderungen, sondern entsprachen dem Angebot auf Linien mit vergleichbaren Fahrgastfrequenzen (z.B. S35 Winterthur-Wil SG).

Hier unsere Begehren im Detail: Neuer Zug Bauma ab 5:04 nach Winterthur; Verlängerung der Züge Winterthur ab 19:44 und 20:44 nach Bauma weiter nach Rüti ZH; neuer Zug Rüti ZH ab 21:11 nach Winterthur (derzeit verkehrt der Zug erst ab Bauma); neuer Zug Winterthur ab 0:52 nach Bauma.

Ich bitte daher die Mitglieder des Verkehrsrates, die berechtigten Fahrplanbegehren umzusetzen und die Mitglieder der KEVU, der beantragten Kürzung des ZVV-Rahmenkredits nicht zuzustimmen.

> Dr. Ralf Wiedenmann, Zell Präsident IG Tösstallinie

Pressemitteilung der IG Tösstallinie vom 7. Juli 2013 aus dem Tössthaler vom 27.7.2013



Die Brücke beim Hürlistein

Kurz nach Effretikon auf der Fahrt von Winterthur nach Zürich ist aktuell eine imposante Grossbaustelle zu bestaunen, die Überwerfung Hürlistein. Sicher haben Sie sich bei der Vorbeifahrt gefragt, was dieses monumentale Bauwerk, das nicht gerade billig ist, dem Bahnverkehr für Vorteile bringt. Dies wollen wir in diesem Beitrag kurz untersuchen.

Rafael Haas In Effretikon bei der Verzweigung Hürlistein (kurz nach der Überführung über die A1) teilt sich die Strecke Winterthur – Zürich in zwei Äste auf: Die Strecke via Bassersdorf und Zürich Flughafen nach Zürich Oerlikon und die Strecke via Dietlikon und Wallisellen nach Zürich Oerlikon. Die Strecke über den Flughafen wird

gerade in der Hauptverkehrszeit negativ auf die kurz dahinter verkehrende S8 auswirkt, die dann manchmal gemächlich hinterher bummeln muss.

Sobald sich eine Strecke jedoch verzweigt, kommt es in eine Richtung stets zu einem sogenannten Abkreuzungskonflikt. Man kann



Modell der Überwerfung Hürlistein mit der Brücke für das Gleis von Dietlikon Richtung Winterthur.

© Visualisierung SBB

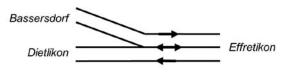
vom Fernverkehr sowie den S-Bahn Linien S2, S7 und S16 befahren, die Strecke über Wallisellen von den S-Bahn Linien S3, S8 und S12. Dies ergibt eine stattliche Zugzahl von 16 Zügen pro Stunde und Richtung, welche die Verzweigung Hürlistein befahren. Im Durchschnitt ist dies ein Zug alle 3 bis 4 Minuten.

Solange die Züge schön hintereinander fahren können, wie auf der Doppelspur zwischen Winterthur und Effretikon, führt dies zu keinen grossen Kapazitätsengpässen auf der Bahnstrecke. Es ist durchaus möglich, auf einer Strecke, wo alle Züge mit der ungefähr gleichen Durchschnittsgeschwindigkeit fahren, eine Zugfolgezeit von zwei Minuten zu erreichen. Eine Ausnahme bildet dabei auf dem Abschnitt Winterthur – Effretikon die S7. Sie hält im Gegensatz zu allen anderen Zügen in Kemptthal, was sich

dies sehr gut mit einer Strassenverzweigung vergleichen: Die Rechtsabbieger müssen sich beim Abbiegen kaum auf den übrigen Verkehr konzentrieren, während die Linksabbieger erst Abbiegen können, wenn kein Fahrzeug entgegenkommt. Im Bahnverkehr ist dies genau gleich, ausser dass infolge des Linksverkehrs auf dem Schweizer Eisenbahnnetz in der Regel die "Rechtsabbieger" mit einem Abkreuzungskonflikt konfrontiert sind.

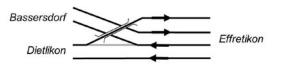
Ein solcher Abkreuzungskonflikt besteht zurzeit auch noch bei der Verzweigung Hürlistein. Zwar erweitert sich die Doppelspur von Winterthur her nach dem Bahnhof Effretikon von zwei auf drei Gleise, das mittlere Gleise wird allerdings sowohl von den Zügen von Winterthur in Richtung Flughafen als auch von den S-Bahn Zügen von Dietlikon in Richtung Winterthur befahren.

Fährt also ein Zug in Richtung Flughafen, so ist es für einen Zug nicht möglich, von Dietlikon her in den Bahnhof Effretikon einzufahren. Eine Faustregel besagt, dass das Befahren eines Konfliktpunktes von zwei Zügen in entgegengesetzter Richtung etwa einen Zeitabstand von 2 bis 3 Minuten erfordert. Für eine derart stark frequentierte Strecke wie Zürich – Winterthur ist dies eine enorm lange Zeit. Der heutige Gleisplan bei der Verzweigung Hürlistein ist nachfolgend dargestellt:



Verlauf der Geleise heute

Um einen solchen Abkreuzungskonflikt zu beheben, muss eine Überwerfung gebaut werden. Übertragen auf den Strassenverkehr ist dies mit einem Autobahndreieck vergleichbar. Dort wird ebenfalls mit zahlreichen Kunstbauten sichergestellt, dass in jeder Richtung abgebogen werden kann, ohne jemals den Gegenverkehr zu kreuzen. Bei der Verzweigung Hürlistein wird deshalb der Abschnitt zwischen der Verzweigung und dem Bahnhof Effretikon auf vier Gleise ausgebaut, sodass für beide Strecken, sowohl für diejenige vom Flughafen als auch für diejenige von Dietlikon her zwei Gleise bis in den Bahnhof Effretikon zu Verfügung stehen. Das Richtungsgleis Dietlikon – Winterthur wird dabei über die neu erstellte Brücke über die Doppeldes Endzustandes nach der Fertigstellung der Viergleisigkeit und der Brücke zeigt das nachstehende Bild:



Verlauf der Gleise über die Brücke

Doch was bringt diese teure Baumassnahme für den zukünftigen Bahnverkehr zwischen Zürich und Winterthur? Sehr viel, denn nur mit Hilfe dieser Überwerfung kann die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn überhaupt umgesetzt werden. Sie ist Voraussetzung dafür, dass im S-Bahnverkehr der Viertelstundentakt der S11 und der S12 eingeführt werden kann. Davon profitiert unter anderen auch das Tösstal, da die S11 ja stündlich von Winterthur durch das Tösstal nach Wila geführt wird. Zudem kann auch der Fernverkehr von/nach der Ostschweiz ausgebaut werden und der Viertelstundentakt nach Pfäffikon ZH mit der S3 und S19 eingeführt werden. Die vollständige Umsetzung der 4. Teilergänzung mit der Umstellung des Fahrplans im Tösstal auf 30-Minuten Takt und stündlicher S11 bis Wila wird im Jahre 2018 erfolgen.

Ein Wermutstropfen bleibt dabei, dass der Abschnitt Effretikon – Winterthur nach wie vor zweigleisig verbleibt, was grössere Sprünge im Angebotsausbau auf dieser Achse über die Inbetriebnahme der Überwerfung Hürlistein und der Umsetzung der 4. Teilergänzung der Zürcher



Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident: Ralf Wiedenmann praesident@ ig-toesstallinie.ch 8487 Zell

Vizepräsident und vorübergehend Aktuar: Rafael Haas vizepraesident@ ig-toesstallinie.ch 8492 Wila

Rechnungsführung, Mitglieder-Administration, und Logistik: Christoph Gerber finanzen@ ig-toesstallinie.ch 8498 Gibswil-Ried

Medien, Redaktion, Layout ZUGnummer: Hannes Gehring medienredaktion@ ig-toesstallinie.ch 8487 Zell



Brücke Überwerfung Hürlistein im Bau:

Bild © Gewerbeverein Bassersdorf-Nürensdorf

spur vom Flughafen her geführt. Somit können nach der Fertigstellung der Überwerfung Züge gleichzeitig von Effretikon in Richtung Flughafen aus-, und Züge aus Richtung Dietiikon in den Bahnhof Effretikon einfahren. Den Gleisplan S-Bahn hinaus bis auf weiteres verunmöglicht. Erst der Bau des Brüttenertunnels zwischen Bassersdorf und Winterthur Töss bringt die dafür notwendige Kapazität. Damit ist aber wohl erst im übernächsten Jahrzehnt zu rechnen.

Eindrücke von der Delegiertenversammlung der Pro Bahn

Als Verein, der die Interessen der Fahrgäste und Pendler im Tösstal vertritt, sind wir auch Mitglied des nationalen Fahrgastverbandes Pro Bahn Schweiz.

Ralf Wiedenmann Im erweiterten Vorstand vertrete ich Pro Bahn Zürich auf den Regionalen Verkehrskonferenzen (RVKs) in Pfäffikon/

bahn.ch/de/11/202/Aktuell?start=0&p=166).

Petrus scheint ein Freund des öV zu sein, denn wir hatten hervorragendes Wetter. Ligerz – ein

Weinbauerndorf - liegt genau an der Sprachgrenze (in Ligerz wird deutsch gesprochen, Nachbardorf Neuveville französisch). Der abgebildete Bach ist also sozusagen der Röstigraben. Eine Standseilbahn (die Vinifuni) bringt uns von Ligerz (439 m) an der Kirche vorbei durch die Weinberge nach Prêles (818 m). Herrlicher Blick über den Bielersee in die Alpen. Genauso wie bei der Hinfahrt ging es auch an der Rückfahrt von Ligerz nach Biel mit dem Schiff.



Blick von der Kirche Ligerz auf Bieler See und Alpen. Rechts unten: Der Röstigraben zwischen La Neuveville und Ligerz

Mittleres Tösstal (dort sind sowohl Pro Bahn als auch die IG Tösstallinie als Gäste vertreten) als auch Oberland (dort ist nur pro Bahn als Gast zugelassen). Am 13. April 2013 wurde mir sogar die Ehre zuteil, als Vertreter von pro Bahn Zürich an der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz teilzunehmen – von den "richtigen" Vorstandsmitglieder von Pro Bahn Zürich waren zu viele verhindert. Die Delegiertenversammlung (DV) fand in Ligerz am Bielersee in einem alten Gebäude statt, in welchem heute das Rebbau-Museum untergebracht ist. Zusammen mit Pro Bahn-Delegierten aus der Deutschschweiz, dem Tessin und der Romandie verfolgten wir die DV. Haupttraktandum war, dass die SBB bei Billetkontrollen mehr Augenmass walten lassen sollten (http://www.bahnonline.ch/wp/59300/ pro-bahn-schweiz-billetkontrollen-mehr-augenmass-bitte.htm). Diese Petition wurde von der SBB weitgehend umgesetzt (http://www.pro-



Adolf Guyer-Zeller und die Töss-Allmannbahn

Im 19. Jahrhundert entwickelten sich die Eisenbahnen in der Schweiz wie im "Wilden Westen": In den liberalen Anfängen des Schweizer Bundesstaats ab 1848 überliess die Politik die eisenbahnmässige Erschliessung des Landes, d.h. Projektierung, Finanzierung und den Bau, privaten Gesellschaften und überwachte diese nur.

Wolfgang Wahl Dies führte zu einem Konkurrenzverhalten der einzelnen Gesellschaften, Gemeinden und Städte: Einerseits entstanden stark interessengesteuerte Linien, andererseits gegenseitige Blockaden. Ein Beispiel dafür ist die Töss-Allmannbahn.

Tössthalbahn gegen Töss-Allmannbahn

Adolf Guyer-Zeller, Textilindustrieller aus Neuthal/Bauma, hegte schon um 1860 Eisenbahnpläne für seine Heimatgegend. Als

die Stadt Winterthur 1865 zusammen mit den Gemeinden des unteres Tösstals eine Tössthalbahn zwischen Grüze und Bauma zu projektieren anfing, war er dabei, um sich weitere Optionen für Anschlussbahnen zu sichern. Als Sekretär des "Tössthalbahn-Comités" schrieb er Protokoll an fünf Vorstandssitzungen, bemerkte dabei aber, dass die Interessen Winterthurs verschiedenen Gründen nur auf eine "Sackbahn" von Winterthur bis Bauma (und weiter über Fischenthal, Wald, Rüti bis Uznach) zielten. Deshalb trat er 1870 aus

diesem Comité aus und machte sich im selben Jahr an einer Versammlung in Winterthur stark für eine Bahn zwischen Bauma und Bubikon. 1871 gründete er in Bäretswil ein "Töss-Allmannbahn-Comité" zusammen mit Vertretern interessierter Gemeinden. Nach diesem Projekt sollte die Tössthalbahn von Winterthur aus über Bauma und Bäretswil bis Bubikon verlängert werden. Von dort wäre eine Verbindung an die Vereinigten Schweizerbahnen gewährleistet

gewesen, d.h. an den Nord-Süd-Verkehr, später (ab 1884) mit dem Arlberg-Tunnel sogar an den Orient-Express. Weitere Bestandteile waren eine Abzweigung von Bubikon nach Wald und von Turbenthal über Seelmatten nach Eschlikon. Grosser Vorteil dieser "Transversale" wäre gewesen, dass so der Ostschweizer Verkehr Richtung Gotthard (Tunnelpläne!) auf dem kürzesten Weg über das Tösstal gelaufen wäre, vorausgesetzt, der Damm bei Rapperswil würde gebaut oder ein Fährverkehr Meilen-Horgen mit Drahtseilbahn bis Horgen Oberdorf eingerichtet. So wäre die Linie mit dem Transitverkehr rentabler als eine reine

Tössthallinie. Auch die Verbindung der Region Bauma/Bäretswil nach Zürich wäre rascher gewesen.



Adolf Guyer-Zeller (1839-1899), Textilindustrieller und Eisenbahnkönig

Eisenbahnfieber

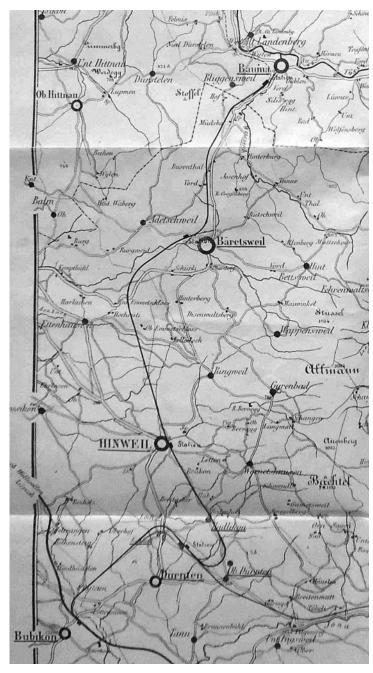
Im Zürcher Oberland grassierte - wie in anderen Regionen – um 1870 und auch später noch ein richtiges "Eisenbahnfieber". Wenn eine Gemeinde keinen Bahnanschluss bekam. sah sie schon ihre ganze wirtschaftliche und bevölkerungsmässige Zukunft zunichte gemacht. Hier setzte sich Guyer-Zeller für seine engere Region (Bauma - Neuthal-Bäretswil) ein, aber

immer mit Blick auf damals kommende Tunnelprojekte wie Arlberg und Gotthard, auf den Nord – Süd- und den Ost – West-Verkehr, auf internationale Verkehrsströme, auf die Interessen der grossen Bahngesellschaften, auf wirtschaftlichen Erfolg oder – wenn dieser nicht zu erwarten war – auf gemeinnütziges Interesse. Und er liess nicht locker!

Blockade der Interessen

Im Strudel der Partikularinteressen kam eine Finanzierung der Töss-Allmannbahn nicht zustande: Die Gemeinden zahlten nur, wenn die Linie bei ihnen vorbeiführte und der Bahnhof so lag, wie sie wollten; Winterthur wollte in





Ausschnitt aus dem Linienplan der Töss-Allmann-Bahn von 1871: Linie Bauma – Bäretswil – Bubikon mit Abzweigung nach Wald

demokratischer Konkurrenz zum liberalen Zürich alles verhindern, was dem Bahnverkehr nach Zürich dienen konnte und an Winterthur vorbeiging; ausserdem wollten die Winterthurer eine Verlängerung der Tössthalbahn über Fischenthal-Wald, was dank grosszügigen Beiträgen des Fischenthalers Johannes Schoch, der in Mailand erfolgreich eine Spinnerei betrieb, auch geschah; die grossen privaten Bahnen, vor allem die Vereinigten Schweizerbahnen und die Nordostbahn, wollten nur in kleine Teilstücke und nicht in eine letztlich unrentable Querverbindung investieren. Einen Service Public, der nur kostete, betrachteten sie nicht als ihre Aufgabe. Da nützten auch die feurigsten Reden von Guyer-Zeller bei den Gemeindevertretern, sein Argument, die Fischenthaler könnten ihr Holz ja bei der Station Neuthal einladen, und seine bestens vorbereiteten Eingaben an den Bundesrat nicht viel. Immerhin erhielt er 1871 die Konzession des Bundes und des Kantons Zürich für die Töss-Allmannbahn, welche bis 1876 mehrmals verlängert wurde.

Als 1875 die Tössthalbahn gebaut wurde, erreichte er vertraglich, dass die Strecke bei Bauma weiter nördlich zu liegen kam und Aushubmaterial für die dort weitergehende Eisenbahn Richtung Bäretswil – nunmehr nur noch "Transversale" genannt – aufgeschüttet werden sollte. Die Strecke wurde verlegt, die Aufschüttung erfolgte aber nicht, das Material brauchte er auch nicht mehr. Ein jahrelanger Rechtsstreit über die Vertragserfüllung zwischen Tössthalbahn und Töss-Allmannbahn endete 1882 mit einer "Übereinkunft". 1873 versuchte Guyer-Zeller, die geplante Eisenbahnstrecke Effretikon - Wetzikon - Hinwil (1876 eröffnet) nach Bäretswi – Bauma verlängern zu lassen, was aber auch nicht gelang, auch nicht mit Gesprächen mit Alfred Escher in Bern – die Nordostbahn blieb bei ihrem Desinteresse an dieser Strecke.

Später Teilerfolg ohne Nachhaltigkeit

Eine neue Chance ergab sich erst 1885, als die Nordostbahn die Strecke Effretikon – Wetzikon-Hinwil doch übernahm: Guyer-Zeller wollte als Präsident der Revisionskommission die NOB verpflichten, eine Linie Hinwil – Bäretswil – Bauma zu bauen und zu betreiben und einen Drittel der Kosten zu tragen. Dies gelang aber nicht. Die nächste und letzte Runde in Guyer-Zellers regionalen Eisenbahnbemühungen war 1895 das Gesuch um eine Uerikon – Bauma-Bahn, mit dem er erfolgreich ein Proiekt Wetzikon – Bäretswil – Bauma verhindern konnte. 1895 erhielt er die Konzession, und da die Nordostbahn inzwischen von ihm präsidiert wurde, beteiligte sie sich betragsmässig nach dem Kanton Zürich, aber vor den angeschlossenen Gemeinden und Guyer-Zeller selbst an den Kosten. 1901 wurde die UeBB endlich eröffnet – da war Guyer-Zeller allerdings schon gestorben. In der Zwischenzeit hatten sich die rentablen Linien anders entwickelt und die Bedeutung des Waren- und Personenverkehrs in der Region blieb bescheiden

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Fristverlängerung für die Töss-Allmannbahn.

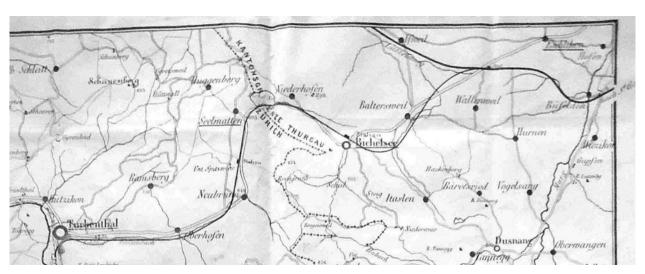
(Vom 21. Juli 1873.)

Tit. !

Am 10. Juli 1871 ertheilte der Kanton Zürich dem Komite für eine Töß-Allmannbahn Konzessionen für Eisenbahnen 1) von Bauma über Bärentsweil und Hinweil nach Bubikon, mit Abzweigung von Edikon (Dürnten) nach Wald, 2) von Turbenthal bis zur thurgauischen Kantonsgrenze bei Seelmatten. Durch Bundesbeschluß vom 20. gl. Mts. erhielten die Konzessionen die Genehmigung (Eisenbahnaktensammlung VII, 208, 220). Die darin angesezte Frist von je 1 Jahr wurde durch Bundesbeschlüsse vom 21. Dezember 1872 bis zum 20. Juli d. J. verlängert (ebendaselbst

das u.a. schweizweit gesetzliche Erleichterungen für Nebenbahnen und einen Rückkauf auch von Nebenbahnen fördern sollte. Die Hauptbahnen waren 1898 praktisch gebaut, die gestalterische Verkehrszukunft lag seiner Ansicht nach in den Nebenbahnen - Guyer-Zeller war also sozusagen ein früher Verfechter von S-Bahnen! Bei einer Volksabstimmung 1898 kam dann eine Mehrheit zur Einsicht, dass Eisenbahnen besser von der öffentlichen Hand finanziert werden

Eintrag im Bundesblatt Nr. 35 vom 2.8.1873 (admin.ch)



Ausschnitt aus dem Linienplan der Töss-Allmann-Bahn mit Linie Turbenthal – Seelmatten – Eschlikon

– ein Transitverkehr war nicht mehr möglich, der Augenblick und die Chance für eine Töss-Allmannbahn schon lange verpasst. Eine "Überbeibahn" hatte Guyer-Zeller also nie wirklich gewollt - er dachte viel grösser! Später nahm er halt den "Spatz in der Hand". 1948 wurde die UeBB liquidiert, die Strecke Uerikon-Hinwil abgebrochen und die Reststrecke Hinwil-Bauma - seit 1948 von den SBB betrieben - 1969 zugunsten des Strassenverkehrs praktisch aufgehoben.

Der Staat als Retter

Ob all der Streitigkeiten um Projektierung und Finanzierung der regionalen Eisenbahnen hoffte Guyer-Zeller – ausgerechnet der Liberale! – lange auf den Staat, der über seine Subventionsentscheide und später mit der Verstaatlichung der Bahnen klare Entscheide ermöglichen sollte. 1870 setzte er sich als Kantonsrat für staatliche Subventionen von Nebenbahnen ein, und 1898 schuf er in der NOB ein "Nebenbahnkomitee",

sollten und nicht über Private mit mehrheitlich ausländischen Krediten. Macht- und Gewinninteressen Einzelner decken sich zu wenig mit den Bedürfnissen der Allgemeinheit. Die SBB übernahmen seit 1902 fast alle privaten Bahnen in der Schweiz, die Tössthalbahn z.B. 1918. Eine Töss-Allmannbahn gehörte nicht dazu.

Zeitdokument von Adolf Guyer-Zeller

Einladung zu einer Eisenbahnversammlung auf Montag, den 29. Mai 1871, Nachmittags 2 Uhr, im Bären in Bäretschweil

Angesichts der neuerdings mit erhöhter Energie zu Tage tretenden Eisenbahnbestrebungen des östlichen Theiles des Kts Zürich, sehen sich die Unterzeichneten im Vereine mit Männern der anstossenden

Impressum

Herausgeberin

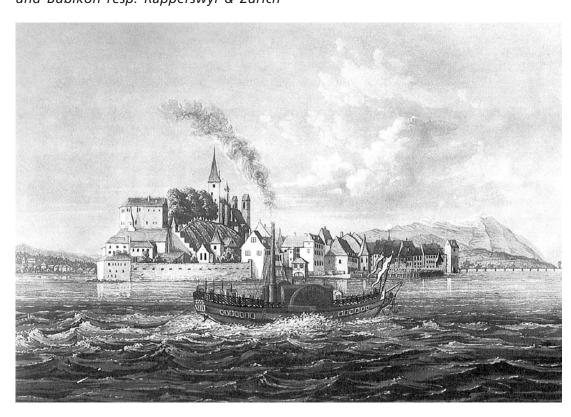
IG Tösstallinie www.igtoesstallinie.ch Müliwiesstrasse 77 8487 Zell PC-84-51386-8 praesident@ig-toesstallinie.ch

Druck

Druckerei Sieber AG 8340 Hinwil Auflage: 900 Exemplare Gebiete der Kantone St. Gallen & Thurgau, welche in ihren Verkehrsbeziehungen rege mit den züricherischen Grenzbezirken Winterthur, Pfäffikon & Hinweil verknüpft sind, veranlasst, eine Einladung zur Besprechung der ihrer inneren Berechtigung wegen jetzt namentlich in Frage kommenden Eisenbahnprojekte an alle diejenigen zu erlassen, welche von der Ueberzeugung getragen sind, dass eine Tössbahn Winterthur-Bauma nur dann den allgemeinen Bedürfnissen gründlich & bleibend entspricht, wenn sie einen Anschluss an die Vereinigten Schweizerbahnen einerseits in der Richtung Turbenthal Eschlikon & anderseits in der Richtung Bauma, Bäretschweil, Hinweil, Hadlikon-Dürnten mit Abzweigung Wald und Bubikon resp. Rapperswyl & Zürich deutsch-französischen Krieg, zur Zeit des blutig niedergeschlagenen Pariser Aufstands der "commune") begann Guyer-Zeller seine Rede mit folgenden Worten:

"Während jenseits des Jura eine Nation in feindselige Parteien zerklüftet Kunstwerke niederreisst, freue ich mich, hier in diesem Bergdorf eine Versammlung zu begrüssen, die, statt niederzureissen, aufzubauen strebt. (...) Die Eisenbahnen sind die Reformatoren des Jahrhunderts. Sie haben die Menschen einander viel näher gebracht als die Weisen. (...) Was dort während 1/4 Stunde zertrümmert wird, würde hinreichen, um unsere Sache zu bauen."

(Protokoll der Eisenbahnversammlung vom 29.05.1871)



Die Töss-Allmannbahn sollte eine Abzweigung nach Rapperswil und Zürich erhalten. Dampfschiff Minerva vor Rapperswil, 1835. © Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG)

Stäfa erhält. Die Tunnelierung des Adlerbergs & des Gotthards hat auf die Verkehrsverhältnisse der ostschweizerischen Bahnen einen umgestaltenden Einfluss & ist es daher Aufgabe aller einsichtiger Männer, die ihre Blicke über die eigene Kirchthurmspitze & die Eintagsexistenz hinaus, hinan in die Zukunft werfen, bei Zeiten dafür zu sorgen, dass bei der sie speziell berührenden Anlage des wichtigsten Verkehrsmittels der Neuzeit der Eisenstrang so geführt werde, wie die bleibende Wahrung der Hauptinteressen der Landestheile, welche er durchziehen soll, für alle Zukunft gebieterisch erheischen.

An dieser Versammlung (kurz nach dem

Quellen:

Privatarchiv W. Wahl-Guyer, Wila

Doris Müller-Füglistaler: Adolf Guyer-Zeller. "Amerikanismus" in der Schweiz? Entfaltung und Grenzen eines Eisenbahnunternehmers. Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich, Bd. 59. Zürich 1992.

Aeschimann, Walter / Wenger, Hugo: Uerikon-Bauma-Bahn. Rückblick und Ausblick. Zürich 1984 Soft - Sollman Baher. The dist the stimbly willy and the the stimbly stimbly stimb

Entwurf der Rede Guyer-Zellers, die er zur "Geburtsstunde" der Idee einer Töss-Allmannbahn gehalten hatte, an der Eisenbahnversammlung vom 29. Mai 1871 im Bären in Bäretswil

Die Züge der Linie S26 ins Töss- und Jonatal werden nicht durch Busse ersetzt

Meinungswechsel beim BAV

Im Oktober 2012 prüfte das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Auftrag des Bundesrates, die S26 auf Bus umzustellen. Im Mai 2013 änderte es seine Meinung.

Hannes Gehring Es sollten von 300 Regionallinien 175 auf Bus umgestellt werden, nämlich alle mit einem Kostendeckungsgrad unter 50%.

Diese Drohung machte den Fahrgästen der S26 Angst, denn sie hatten bereits 2006 erlebt, dass der Shuttle S43 zwischen Rüti und Wald durch Busse ersetzt wurde, trotz heftigem Widerstand der Bevölkerung (siehe ZUGnummern 20 und 21, igtoesstallinie.ch/zeitung-zug-num-



Das BAV jagte uns einen Schrecken ein: nicht nur nach 20:11 Uhr Busse von Rüti Richtung Winterthur, sondern immer!!!

In einer Pressemitteilung vom 29.5.2013 schrieb nun das BAV, dass der Bundesrat beschlossen hätte, nur noch bei Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad von weniger als 30%, statt 50%, zu prüfen, ob eine Umstellung auf Bus möglich wäre. Als Kriterien für die Umstellung erwähnte

es unter anderen auch die Substanz der bestehenden Infrastruktur, die Auslastung in den Hauptverkehrszeiten, den Umweltschutz und die Anliegen Behinderter. Alles Punkte, die von der Bahn wesentlich besser erfüllt werden als vom Bus. In der Liste der Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad von weniger als 30%, die der Pressemitteilung

beigefügt war, ist die S26 glücklicherweise nicht mehr enthalten.

20. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie

Am 26. März 2013 trafen wir uns in der geheimnisvollen Kellerbar des Restaurants Landenberg zur jährlichen Mitgliederversammlung.

Hannes Gehring Vielleicht die wagemutigsten oder doch die treusten 18 der über 200 Frauen und Männer steigen hinunter in die einst schummrige Bar. Die hübschen Mädchen mit den langen Augenwimpern fehlen zwar, aber dafür erhalten wir manches Lächeln beim Wiedersehen. Besonders freut mich, dass Brigitta Meierhofer dabei ist, unsere ehemalige Vizepräsidentin der IG und Aktivistin beim Nachtbus Tösstal.

IG-Präsident Ralf Wiedenmann freut sich, dass der von der IG beantragte neue Anschluss der S8 auf die letzte S26 in Winterthur rege benutzt wird, und er ermuntert die Mitglieder auch selber Fahrplanbegehren in ihren Gemeinden zu stellen.

Alle Vorstandsmitglieder und die Revisoren Martin Greber und Robert Ineichen werden mit Applaus wiedergewählt.



Die IG beschliesst, 2013 wieder zwei ZUGnummern zu produzieren, an den regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) mit zu wirken, und 9 verschiedene Beaehren zur Verbesserung des Fahrplanes 2014/ 15 via Gemeinden an den ZVV und die RVK zu stellen. Zum Beispiel, dass die erste S26 bereits um 5:22 ab Bauma Richtung Rüti fährt.

Ralf Wiedenmann organisiert mit den SBB





eine Informationsveranstaltung zum Umbau der Bahnhöfe auf der Linie S26. Die Mitglieder stimmen zu, dass Christoph Gerber eine Besichtigung des Lösch- und Rettungszuges in Winterthur vorbereitet.

Rudolf Busenhart weist auf die Vorteile einer Mitgliedschaft der IG bei der Pendlerorganisation Pro Bahn hin. Ralf Wiedenmann erklärt, dass die IG bereits Mitglied sei und er sie in den RVK vertrete.

Bereits um 19:50 sind wir am Ende des geschäftlichen Teils der Versammlung und steigen hinauf ins Restaurant für den kulinarischen Teil. Das Tösstaler Cordonbleu ist der Hit und mit fröhlichen Gesichtern und angeregten Gesprächen beenden wir den Abend.





Die Fahrplanbegehren der IG Tösstallinie

Beurteilung unserer Fahrplanbegehren an den ZVV durch die Regionalen Verkehrskonferenzen

Ralf Wiedenmann Für den Fahrplan ab Dezember 2013 hat die IG Tösstallinie insgesamt neun Fahrplanbegehren eingereicht. Auf den

Mittleres Tösstal in vorauseilendem Gehorsam, da sie jeweils die Beurteilung durch die "marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen" (SBB,

Begehren	RVK Winterthur	RVK Pfäffikon/ mittleres Tösstal	RVK Oberland
S26: Bauma ab 5:22, Rüti an 5:48	Nicht eingereicht	Versuchsbetrieb gem. §10 der Angebotsverordnung aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage. RVK Oberland empfiehlt Begehren zur Umsetzung	
S26: Rüti ab 21:11 nach Bauma-Winterthur	Randstundenkonzept durch den ZVV noch nicht festgelegt. Finanzierung nicht sichergestellt. Muss zurückgestellt werden.		Zur Umsetzung empfohlen
S26: Bauma ab 20:22 und 21:22 nach Rüti	Nicht eingereicht	Randstundenkonzept durch den ZVV noch nicht festgelegt. Finanzierung nicht sichergestellt. Muss zurückgestellt werden.	Zur Umsetzung empfohlen
S26 zumindest am Wochenende wieder bis Rapperswil führen	Fahrplantechnisch nicht machbar (Konflike im Bahnhof Rapperswil)		
Busbetrieb zwischen Rüti und Bauma um zusammen mit S26 zwei Fahrten pro Stunde zur ermöglichen	Nicht eingereicht	Abgelehnt: Fehlende finanz. Mittel, allfähiger Widerstand, wenn Buslinie nach 2018 wieder eingestellt wird	Abgelehnt, VZO soll Diskussion mit ZVV über Vorläuferbetrieb ab 2015 aufnehmen
S26: Wintertur ab 0:52, Bauma an 1:24	Randstundenkonzept durch den ZVV noch nicht festgelegt. Finanzierung nicht sichergestellt. Muss zurückgestellt werden.		Nicht eingereicht
S26: Bauma ab 5:04 nach Winterthur	Randstundenkonzept durch den ZVV noch nicht festgelegt. Finanzierung nicht sichergestellt. Muss zurückgestellt werden.		Nicht eingereicht
Postauto 625 aus Bichelsee soll neu von Turbenthal aus Gyrenbad erschliesen	Abgelehnt: Angebot müsste von Gasthof oder Gemeinden als Versuchsbetrieb finanziert werden	Abgelehnt (es wurde beantragt, den heutigen Fahrplan mit 3 Kursen der Linie 680 Mo-So beizubehalten)	Nicht eingereicht
Postauto 625 Bichelsee-Turbenthal: Verkehr am Sonntag und Morgenkurse am Samstag beibehalten	Nicht eingereicht	Abgelehnt. Gemeinde Turbenthal kann Kurse auf eigene Kosten bestellen	Nicht eingereicht

regionalen Verkehrskonfernzen (RVK) hat die IG Tösstallinie in Winterthur und Pfäffikon/mittleres Tösstal Gast- aber kein Stimmrecht. Am mutigsten zeigt sich die RVK Oberland, welche alle von uns über die Gemeinden eingereichten Begehren dem Verkehrsrat zu Umsetzung empfohlen hat (auf der RVK Oberland bin ich als Vertreter von pro Bahn jedoch trotzdem Gast). Dagegen übten sich die RVK Winterthur und Pfäffikon/

Postauto, Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland, etc.) als Voten übernahmen. Allerdings ist die Begründung für die Ablehnung "Randstundenkonzept durch den ZVV noch nicht festgelegt. Finanzierung nicht sichergestellt" äusserst zweifelhaft. Einerseits haben wir diese Begehren nicht zum ersten Mal eingereicht. Es wäre also längst an der Zeit gewesen, dass sich der Zür-

cher Verkehrsverbund und der Verkehrsrat um ein Randstundenkonzept bemüht hätten. Dabei forderte die IG Tösstallinie mit den Früh- und Spätverbindungen ein Angebot, welches auf anderen vergleichbaren Linien (z.B. S35 Winterthur - Wil SG) schon längst Realität ist. Anderseits

gust wird die Rekursvorlage an die Gemeinden verschickt.

Quelle: Protokolle der jeweiligen regionalen Verkehrskonferenzen



Die Interessengemeinschaft IG Tösstallinie beschliesst an ihrer Mitgliederversammlung, 9 Begehren zur Verbesserung des Fahrplanes 2014/15 via Gemeinden an den ZVV und die RVK zu stellen

stimmt es gar nicht, dass der Zürcher Verkehrsverbund über keine Mittel verfüge. Gemäss NZZ vom 12.7.2013 beantragt der Regierungsrat den Rahmenkredit an den ZVV für die Fahrplanperiode 2014/2015 um 60 Millionen zu kürzen, da in der vergangenen Periode der Kredit nicht ausgenutzt wurde. Die restriktive Umsetzung der Begehren durch RVKs und Verkehrsrat hat nun zur Folge, dass für die folgenden Jahren der Kredit für den ZVV gekürzt wird!

Wie geht es mit unseren Begehren jetzt weiter? Bis August entscheidet der Verkehrsrat über die Voten der RVKs. Im Au-



Leidenschaftliche Frauen und Männer. von Winterthur bis Rüti

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

	Einzelmitglied, 25 Franken pro Jahr Familienmitglied, 30 Franken pro Jahr Firmen, Juristische Personen, öffentlich-rechtliche Körperschaften, 100 Franken pro Jahr Nur Jahres-Abo der ZUGnummer, 2 Ausgaben pro Jahr, 10 Franken
Nan	ne, Vorname
Stra	sse
Post	tleitzahl, Ort
e-m	ail-Adresse
	Korrespondenz bitte nur als Datei (per e-Mail)
Dat	um, Ort und Unterschrift
Bitte	e einsenden oder mailen an:

Christoph Gerber Rosenbergstrasse 60 8498 Gibswil

finanzen@ig-toesstallinie.ch

PC 84-51386-8





Besichtigung der SBB Betriebswehr in Winterthur

Wir laden Sie ein, alle unsere Mitglieder und Freunde, am Mittwoch 18. September 2013 zum Besuch der SBB Betriebswehr und zur Besichtigung des Lösch- und Rettungszuges in Winterthur.

Haben sie sich auch schon gefragt, was für eine komische Fahrzeugeinheit vor der alten Lockremise steht, ausgangs Hauptbahnhof Winterthur Richtung Grüze, vor der Lindbrücke? Oder, wie helfen die SBB, wenn ein Bahnwagen brennt - vielleicht sogar in einem Tunnel -, oder wenn ein Zug entgleist? Diese und noch viele weitere Fragen werden uns Fachleute der SBB beantworten. Sie stellen uns auch den Lösch- und Rettungszug vor, und wir können ihn besichtigen.

Die Teilnahme ist kostenlos. Der Anlass dauert etwa 1,5 Stunden. Wir treffen uns an der Lindstrasse 35 und beginnen ca. 14.30 Uhr, je nachdem ob wir eine oder zwei Gruppen machen müssen. Wir werden Ihnen deshalb die genaue Zeit per Mail oder Telefon nach dem 11. September mitteilen. Der Rundgang ist nicht rollstuhlgängig. Schulkinder dürfen nur in Begleitung Erwachsener teilnehmen. Die Anzahl der Teilnehmenden ist beschränkt, bitte melden Sie sich deshalb frühzeitig an.



Ein Lösch- und Rettungszug im Bahnhof Frutigen © Bild SBB

Anmeldung für den Besuch der SBB Betriebswehr und zur Besichtigung des Lösch- und Rettungszuges in Winterthur am 18. September 2013

lame:
/orname:
Adresse:
'LZ/Ort:
el:
Лаіl:
Anzahl Teilnehmende:

Bitte anmelden bis 11. September 2013 bei :

Christoph Gerber, Rosenbergstrasse 60, 8498 Gibswil, finanzen@ig-toesstalinie.ch