

# ZUGnummer 26

## nummer

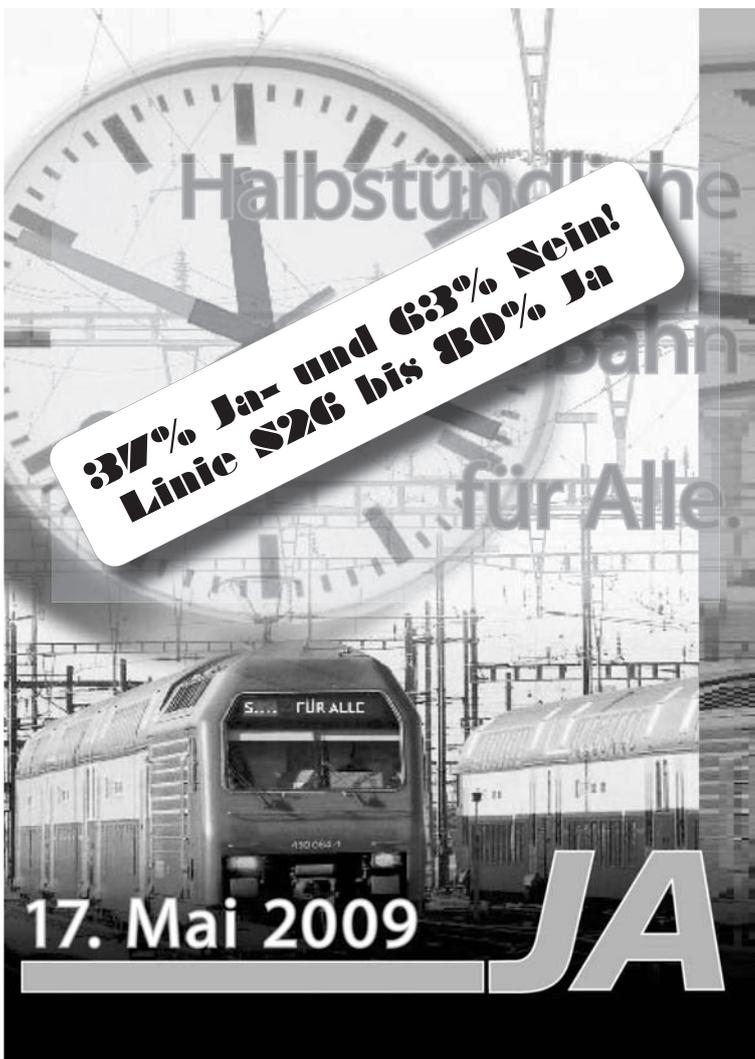
• Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstallinie • 14. Jahrgang, Nummer 26 • Sommer 2009

Viele Gemeinden entlang der Linien mit Stundentakt nahmen die Initiative an!

Editorial

## Stundentakt-Linien sagen ja: Druck auf Regierung nimmt zu!

Fast alle Gemeinden entlang der S26 haben der Initiative mit bis zu 80% der Stimmen zugestimmt. Falls das Volk die VCS-Initiative «Schienen für Zürich» annehmen wird, wird die Regierung gezwungen, auf der S26 den Halbstundentakt einzuführen. Also stimmen wir wieder JA!



*Sandro Turcati* Die kantonale Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» wurde vom Zürcher Stimmvolk am 17. Mai 2009 mit 37% Ja- und 63% Nein-Stimmen verworfen. Damit bleibt der indirekte Gegenvorschlag der Regierung vorerst in Kraft, wonach bis «ungefähr 2018» der Halbstundentakt im Unterland, im Töss-, Jona- und Stamtal verwirklicht werden soll.

### Das Abstimmungsergebnis auf den ersten und zweiten Blick

Von irreführenden Informationen im «Beleuchtenden Bericht» des Regierungsrates abgesehen war das Verdikt des Stimmvolkes ein demokratischer Entscheid, an dem es nichts zu rütteln gibt. Auf den ersten Blick sieht das Ergebnis auch wie eine Niederlage aus, haben doch sämtliche Bezirke und die allermeisten Gemeinden die Initiative abgelehnt. Aber

### Wer hat verloren?

*Hannes Gehring* Unser Ziel war seit 2001 eine durchgehend halbstündlich verkehrende S26 von Winterthur bis Rüti. Mit sorgfältig erarbeiteten Studien (siehe [www.halbstuendlich.ch](http://www.halbstuendlich.ch), ZUGnummer 16 und 18) und Gesprächen mit SBB und ZVV probierten wir während 5 Jahren dies zu erreichen (ZUGnummer 19 und 20). 2006 resignierten wir und versuchten mit dem Druck unserer Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» (ZUGnummer 21) SBB und ZVV umzustimmen. Wir rechneten nicht, dass die Initiative angenommen würde, aber dass SBB und ZVV zum Kompromiss «halbstündliche Bedienung im Hinketakt statt warten bis 2025» Hand bieten würden und wir dann die Initiative zurückziehen könnten. Nachdem Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer das Gespräch abgelehnt hatte, entschieden wir uns jedoch, die Initiative zur Abstimmung zu bringen.

Dass sie abgelehnt wurde ist die Folge der Falschinformationen in

Fortsetzung Seite 3

Fortsetzung ->

## Fortsetzung Editorial

der Abstimmungszeitung des Kantons, wo uns unterschoben wurde, wir wollten den exakten Halbstundentakt und es wäre deshalb für 55 Millionen die Infrastruktur umzubauen, obschon wir einen Hinketakt ohne Umbauten vorschlugen. Roger Keller übernahm im Tagesanzeiger vom 20. und 27. April 2009 die Argumente der Abstimmungszeitung, würzte nach mit «leeren und halbleeren Geisterzügen», mit «Unfug und Verschwendung» und definierte den fehlenden Halbstundentakt im Tösstal als «Mangel marginaler Natur».

Wir haben erreicht, dass der Kantonsrat einen Gegenvorschlag zur Initiative machte, welcher nach Realisierung der 4. Teilergänzung der S-Bahn des Kantons Zürich, ca. 2025, auch im Tösstal den exakten Halbstundentakt bringt. Verloren haben die BewohnerInnen von Bauma bis Rüti, weil sie sich noch 16 Jahre mit dem Stundentakt und ab 19 Uhr gar dem Schlotterbus zwischen Rüti und Bauma abfinden müssen.

# Wir stimmen ab

Kanton Zürich Volksabstimmung vom 17. Mai 2009

Die Mitbürgerinnen  
Mitbürger

Die Vorlage in Kürze

September 2007 ist die Volksinitiative  
September 2007 ist die Volksinitiative

**Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle»**

dass die rasche Umsetzung teilweise nicht machbar ist. Grund dafür sind notwendige Infrastrukturausbauten auf den betroffenen Streckenabschnitten, deren Planung, Projektierung und Bau erfahrungsgemäss mehr Zeit in Anspruch nehmen. Zudem würden rund 55 Mio. Franken investiert, die längerfristig nicht sinnvoll nutzbar wären. Regierungsrat und Kantonsrat lehnen aus diesen Gründen die Volksinitiative ab. Sie haben den Halbstundentakt auf dem gesamten S-Bahn-Netz jedoch in der Angebotsverordnung verankert.

In der Abstimmungszeitung des Kantons Zürich wurde der IG Tösstallinie unterstellt, sie wolle einen exakten Halbstundentakt, welcher Infrastrukturausbauten für 55 Mio. Franken nötig gemacht hätte. In Wirklichkeit forderte sie den Weiterbetrieb im heutigen Hinketakt, welcher auch die Infrastruktur im heutigen Zustand belassen hätte.

## Streit um letzte Lücken im Halbstundentakt

Am 17. Mai entscheidet das Stimmvolk über eine Initiative, die den 30-Minuten-Takt auf allen Linien ab Dezember 2012 einführen will. Die wichtigsten Fragen und Antworten dazu.

Von Roger Keller

**Der 30-Minuten-Takt ist bei der S-Bahn doch längstens eingeführt. Wo gibt es ihn bis heute noch nicht?**  
Auf fünf kurzen Streckenabschnitten, nämlich Eglisau-Zweidlen (S 41), Lang-



**Die Initiative hat ihren Ursprung im Tösstal. Was ist dort das Problem?**  
Im Tösstal wird seit Jahrzehnten befürchtet, die Bahnlinie könnte eingestellt und durch einen Busbetrieb ersetzt werden. Entsprechend gross war die Aufregung, als der ZVV 2006 aus Kostengründen die Zusatzzüge auf dem Abschnitt Wald-Rüti durch Busse ersetzte. Dies war der Auslöser für die Initiative.

**Sind die Befürchtungen einer Stilllegung der Tösstaler Linie berechtigt?**  
Nein. Die SBB investieren in den nächsten Jahren 83 Millionen Franken in die Infrastruktur der Bahnlinie. Das würden sie nicht tun, wenn eine Aufgabe der Linie ein-

Roger Keller übernahm im Tagesanzeiger vom 20.4. (oben) und 27.4.09 (unten) die Argumente der Abstimmungszeitung und verschärfte sie noch. Uns fehlten die finanziellen Mittel, um die kantonsweite Desinformationskampagne zu parieren.

Tages-Anzeiger · Montag, 27. April 2009

## ZÜRICH UND REGION

IM BRENNPUNKT: ZUR ABSTIMMUNG VOM 17. MAI ÜBER EINEN LÜCKENLOSEN 30-MINUTEN-TAKT

### Die Initiative setzt ein falsches Signal

Der Halbstundentakt der S-Bahn soll ausnahmslos gelten. Und zwar sofort. Egal, was das kostet. Damit schiessen die Initianten weit über das Ziel hinaus.

Von Roger Keller

Eigentlich hätte man erwartet, dass die Initianten ihr Begehren zurückziehen. Denn die Gruppe aus dem oberen Tösstal hat einiges erreicht: Der Kantonsrat hat im Sinne eines indirekten Gegenvorschlags



#### Leere und halb leere Geisterzüge

Konkret: Zusätzliche Züge für Stationen, an denen heute zusammengerechnet zwei bis fünf Passagiere pro Zug aus- und einsteigen. Und das mit Investitionen in zweistelliger Millionenhöhe, die schon sechs bis acht Jahre später nicht mehr benötigt würden. Der Verkehrsverbund

Das alles ist ein Unfug und eine Verschwendung sondergleichen. So würde unnötig Geld ausgegeben für einen angeblichen Mangel, der bei einer weniger regional eingeschränkten, sondern gesamt-kantonalen Sicht bloss marginaler Natur ist. Denn die wirklichen Probleme im Zürcher S-Bahn-Verkehr liegen nicht im Tösstal, im Stammertal, in Zweidlen und im Sihlwald. Sie konzentrieren sich vielmehr auf die Überlastung des Zürcher Hauptbahnhofes und auf die Linie von Zürich nach Winterthur. Dort muss ange-

es war keine Niederlage! Wir müssen stets vor Augen halten dass wir mit extrem beschränkten personellen und finanziellen Mitteln gegen Regierungs- und Kantonsrat sowie fast alle Media angetreten sind. Das Budget des Initiativkomitees belief sich auf knapp 30'000.- Franken, und abgesehen von einem nur stundenweise bezahlten Sekretariat wurde die ganze Arbeit unentschädigt in der Freizeit geleistet.

Vor allem aber konnten Regierung und Parlament die Initiative nur dank schwerwiegenden Versprechen erfolgreich bekämpfen, die in den nächsten neun – so die Regierung – vielleicht eher 16 Jahren Investitionen von etwa einer Milliarde Franken ins Bahnnetz des Kantons bedingen. Der Kanton wird demnach etwa 500 Millionen für die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich aufwerfen, vorausgesetzt dass der Bund etwa gleichviel für den Ausbau der Strecke Zürich – Winterthur investiert. Regierungs- und Kantonsrat haben versprochen, die entsprechenden Beschlüsse noch im laufenden Jahr zu fassen. Dennoch hat mehr als jede/- dritte Stimmberechtigte diesen Versprechen nicht einfach geglaubt, sondern wollte die halbstündliche Bedienung des S-Bahnnetzes verbindlich ins Gesetz schreiben.

Falls der Streckenausbau zwischen Zürich und Winterthur (der Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Bahnangebotes des Kantons und sogar der Schweiz ist) tatsächlich bis 2018 realisiert wird, und der Kantonsrat tatsächlich noch im laufenden Jahr die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich genehmigt (welche auch den Halbstundentakt auf S5, S26 und S29 vorsieht)

**zentrale Ergebnis der Abstimmung: Mit 37% Ja-Stimmen ist der Druck jetzt gross genug, um die Regierung zu zwingen, ihre Versprechen einzuhalten. Es gibt kein zurück!**

## Die Folgerung: Ja zu «Schienen für Zürich»!

Viel Zeit haben Regierung und Parlament nämlich nicht, weil die nächste Nagelprobe schon bevor steht: Die Regierung muss vor der Abstimmung (voraussichtlich im nächsten Jahr) über die VCS-Initiative «Schienen für Zürich», schon konkretere Pläne vorlegen, wenn sie die Initiative an der Urne bekämpfen möchte. Ein zweites Mal lässt sich das Volk wohl kaum wieder mit Versprechen abpeisen wie, «der Beschluss steht praktisch bevor», «die Verträge mit dem Bund sind unterschriftsbereit», «das Ganze ist sowieso schon geplant» oder dergleichen! Aber wieso ist die VCS-Initiative auch für unsere Region von Interesse?

1. Regierung und Kantonsrat haben die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» mit einem indirekten Gegenvorschlag bekämpft. Da es sich um eine Verordnung handelt, kam sie nicht zur Abstimmung. Es ist die neue Angebotsverordnung, die seit 1. März 2009 bereits in Kraft ist. Darin steht, dass die S26 und die S29 halbstündlich zu bedienen sind, sobald die Strecke Zürich – Winterthur ausgebaut ist (§14a).

2. Auch haben Regierung und Kantonsrat unsere Initiative mit dem Argument bekämpft, sie werde im Unterland, im Töss-, Jona- und Stammatal mit der versprochenen 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich erfüllt. Aber auch dieses Projekt hängt vom Ausbau der Strecke zwischen Zürich und Winterthur ab.

3. Die VCS-Initiative schreibt nun eben genau den Ausbau dieser Strecke vor – notfalls auf Rechnung des Kantons. Neu ist also lediglich, dass falls der Bund noch weiter (wie seit Jahrzehnten!) diesen

Ausbau vor sich her schiebt, der Kanton die Führung in diesem Projekt übernimmt. Damit kann sichergestellt werden, dass der Kanton Zürich die S-Bahn so ausbauen kann, wie er sie seit Jahren dringend benötigt.



An der Pressekonferenz vom 22. April 2009 stellen wir unsere Initiative vor

dann haben alle gewonnen: Regierung, Parlament, Initiativkomitee, die IG, vor allem aber das Zürcher Volk und die Umwelt, in der es lebt. Falls das Versprechensgebilde sich (wie schon 1984) als hinterlistiges Ablenkungsmanöver entpuppen sollte, dann hätte die nächste Initiative mit derselben Stossrichtung gute Chancen angenommen zu werden. **Und genau das ist das**

## Inhalt

Stundentakt-Linien sagen ja: Druck auf Regierung nimmt zu!	1
Wer hat verloren?	1
Wir stimmen ab	2
Streit um letzte Lücken..2	
Die Initiative setzt ein falsches Signal	2
Inhalt	3
Ein Börendienst an der S-Bahn	5
Intern	5
Die Initiative ist keine Zwängerei	6
Ich wette eine Kiste Wein	7
Sensorium für das Machbare	7
Stimmungsbericht aus dem Initiativkomitee «Halbstündliche S-Bahn für Alle»	8
16. Mitgliederversammlung der IG Tössstallinie	10
SOS IG-Tössstallinie	11
Eidgenössische Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»	12



Fortsetzung -->

**Kurzum: Wenn die VCS-Initiative angenommen wird, bekommen wir den durchgehenden Halbstundentakt auf der S26!** Die ersten Signale gehen leider in die falsche Richtung: Der Regierungsrat lehnt die VCS-Initiative ab, weil er weiterhin (wie lange noch..?) darauf hofft, dass der Bund den Brüttenertunnel baut. Alleine mit dieser Argumentation wird aber die Regierung das Volk kaum überzeugen: Der Brüttenertunnel wäre zwar an sich zweckmässig, ist aber unbezahlbar teuer, und kann daher nie, zumindest nicht in nützlicher Frist, Realität werden. Realistischer scheint die günstigere und schneller realisierbare Variante, die bestehende Strecke zwischen Flughafen und Effretikon und zwischen Tössmühle und Winterthur auszubauen.

### Was macht nun das Initiativkomitee?

Das Komitee der Initiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» wird noch vor den Sommerferien über das weitere Vorgehen beraten. Zu Redaktionsschluss dieser Zugnummer steht das Ergebnis noch nicht fest. Aus der obigen Analyse lässt sich aber ableiten, dass das Komitee folgende Entwicklungen mit «Argusaugen» verfolgen sollte:

- Zuerst einmal soll der Kantonsrat wie versprochen noch dieses Jahr die 4. Teilergänzung beschliessen.
- Dann – am liebsten schon vorher – soll die Regierung endlich die Karten offen legen und sagen, wann der Bund gedenkt, die Strecke zwischen Zürich und Winterthur so auszubauen, dass der Kanton die 4. Teilergänzung realisieren kann, und wie die Eckpunkte der Vereinbarung zwischen Bund und Kanton diesbezüglich lauten.
- Findet dies in den bislang vorgesehenen Fristen statt, dann haben Regierung und Parlament gute Karten gegen die Volksabstimmung zur VCS-Initiative, oder diese könnte auch zurückgezogen werden. Wenn nicht, wird wohl das Volk das Heft in die Hand nehmen und diese Initiative annehmen.

Die Resultate der Abstimmung über die Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“

Bezirke/ Kanton	Ja-Stimmen
Affoltern	31%
Andelfingen	36%
Bülach	37%
Dielsdorf	45%
Dietikon	32%
Hinwil	45%
Horgen	31%
Meilen	30%
Pfäffikon	39%
Uster	33%
Winterthur	39%
Zürich	38%
Kanton Zürich gesamt	37%

Das Komitee sollte sich schon jetzt für alle Fälle auf dieses Szenario vorbereiten, und zumindest die Stossrichtung einer nächsten Initiative definieren. Aus dem Abstimmungsergebnis vom 17. Mai wird klar, dass die nächste Initiative nicht mehr nur die Interessen der ländlichen Gebiete betreffen darf, sondern weiteren Kreisen nützen muss.

### Was bedeutet das Ergebnis für die IG Tösstallinie?

Die IG Tösstallinie darf sich besonders aufs Ergebnis der Volksabstimmung freuen. Die meisten Gemeinden entlang der Tösstalbahn haben die Initiative angenommen – auch solche, die schon halbstündlich bedient werden. Das Volk steht hinter den Forderungen der IG Tösstallinie und den meisten Gemeinderäten, die sich in den regionalen Verkehrskonferenzen seit einigen Jahren für die halbstündliche S26 einsetzen.

Analoges gilt für die IG Wehntal, haben doch auch die Gemeinden Diesldorf, Niederhasli, Niederglatt, Schleinikon, Schöfflisdorf und Weiach die Initiative angenommen, obschon sie seit Kurzem mit der S55 halbstündlich bedient werden. Für die IG Etwilerlinie scheint es hingegen noch viel zu tun zu geben, hat doch im Stammertal lediglich Unterstammheim die Initiative angenommen (und Oberstammheim um ganz wenigen Stimmen abgelehnt). Die IGE geht aber gestärkt aus der Abstimmung, weil das Anliegen nun in der breiten Öffentlichkeit bekannt ist, und sogar gezeigt hat, dass es auch im Stammertal mehrheitsfähig werden könnte.

Im Töss- und Jonatal hat die Volksabstimmung zur Folge, dass das heutige Bahnangebot wahrscheinlich bis 2018 so bleibt, wie es heute ist. Das ist unerfreulich, schafft aber kurzfristige Planungssicherheit. Die IG Tösstallinie sollte den günstigen Zeitpunkt nach der erfolgreichen Abstimmung nutzen und den

Wahlkreis/ Gemeinde	Ja-Stimmen
Winterthur Altstadt	38%
Winterthur Oberwinterthur	41%
Winterthur Seen	40%
Winterthur Töss	41%
Winterthur Veltheim	42%
Winterthur Wülflingen	41%
Winterthur Mattenbach	45%
<b>Zell</b>	<b>55%</b>
<b>Turbenthal</b>	<b>56%</b>
<b>Wila</b>	<b>58%</b>
<b>Bauma</b>	<b>56%</b>
<b>Fiscenthal</b>	<b>80%</b>
<b>Wald</b>	<b>73%</b>
Dürnten	43%
Rüti	46%

Kontakt zu den Behörden wieder aktivieren. **In den nächsten Jahren geht es darum, die Buserschliessung der Gebiete, die nicht durch die Bahn erschlossen sind, zu verbessern.** Die gerade revidierte Angebotsverordnung sieht nämlich auch vor, dass zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohner/-innen, Arbeits- und Ausbildungsplätzen, zu erschliessen sind (§4). Ferner steht darin, dass bei genügender Nachfrage der Stundentakt, bei mangelnder Nachfrage mindestens zwölf Kurspaare pro Tag angeboten werden (§11). Es gibt Gebiete, die nach diesen Bestimmungen schon heute Anspruch

auf eine bessere Eschliessung hätten – darunter Sternenberg, das die Initiative ebenfalls angenommen hat. Zudem können Gemeinden zusätzliche Kurse oder die Erschliessung anderer Gebiete bestellen, zahlen dabei aber nur die Kostendifferenz zum ZVV-Angebot (§20 öV-Gesetz) – wie derzeit die Verlängerung der Linie Sitzberg – Wila nach Schalchen. Für die IG bedeutet dies also, dass ihre Tätigkeit nicht mehr nur auf die Bahn, sondern auch auf die Zubringerlinien zu fokussieren sein wird. So hatte es die Mitgliederversammlung 2005 eigentlich beschlossen, aber mangels Ressourcen musste dieses Anliegen wegen der Initiative zurückgestellt werden.



Hart in der Sache, freundlich im Ton: Sandro Turcati (links) und Gerhard Fischer im Streitgespräch auf der NZZ-Redaktion.

CHRISTIAN BEUTLER

Kantonale Volksabstimmung vom 17. Mai

## Ein Bären dienst an der S-Bahn oder eine sinnvolle Zwischenlösung?

Die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» entzweit die Verfechter des öffentlichen Verkehrs

NZZ-Artikel 6. Mai 2009

### «Nicht überall ist die Schiene ideal»

Besteht die Gefahr, dass ein Ja zur Initiative die 4. Teilergänzung der S-Bahn gefährden könnte?

**Fischer:** Mit der Initiative erweist man dem Ausbau der S-Bahn auf dem Land einen Bären dienst. Wenn man, wie das die Initianten wollen, einen Hinketakt im Tösstal einrichtet, braucht es Investitionen, die später zum Teil für die Katz sind. Vielleicht heisst es danach, nun müsse man halt mit der halbhatzigen Lösung leben. Das Geld ist dann ausgegeben. Aber die 4. Teilergänzung kommt. Mit der Angebotsverordnung haben alle

**Turcati:** Im jetzigen Planungsstand kostet die 4. Teilergänzung ungefähr eine halbe Milliarde Franken. Die Regierung behauptet, dass die Umsetzung der Initiative zusätzliche Investitionen von rund 50 Millionen Franken verursacht. Selbst wenn das stimmen würde, ginge es um 10 Prozent der Gesamtkosten. Aber es trifft gar nicht zu. Die Initiative ist technisch sofort umsetzbar, ohne dass man die Bahninfrastruktur ausbauen muss. Der Preis dafür ist allerdings, dass der saubere Halbstundentakt nicht überall im Kanton gewährt werden kann.

**Fischer:** Es wird immer behauptet, ein

Sehr geehrter Herr Fischer

2. Mai 2009, Kurt Senn, Rütli

Ich habe Ihren Artikel im ZO vom 2. Mai "Eine viel zu teure Scheinlösung" gelesen und bin erstaunt, wie leichtgläubig Sie, als Präsident des Vereins zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs, die Behauptungen und Unwahrheiten des Regierungsrates übernehmen:

- Sie kennen die Gleisanlage des Bahnhofs Wald offenbar so wenig wie der Regierungsrat. Ausgerechnet hier sind die Verhältnisse so, das Zugs-kreuzungen gefahrlos stattfinden können. Entgegen der Behauptung des Regierungsrates liegen die Halteorte der beiden Züge nicht eng hinter-einander, sondern sie haben eine Distanz von mehr als 100 Metern, d.h. für die Länge eines zweiteiligen Turbo-Zuges. Der erste Zug fährt an das bereits erhöhte Perron beim ehemaligen Güterschuppen, der 2. Zug hält vor dem Bahnhofgebäude, wie es bis 2006 jeweils der Fall war. Es braucht lediglich Tafeln, wie in vielen andern Stationen, worauf steht, dass das Überschreiten der Gleise erst nach Einfahrt des Zuges gestattet sei.

## Teures Flickwerk, falsche Prioritäten

**Oberland.** – Für den Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich VÖV setzt die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» falsche Prioritäten. Der Halbstundentakt im Tösstal und im Stammatal werde ohne Initiative zwar langsamer realisiert, dafür ohne unnötige Kosten. Man solle kein Geld in halb leere Züge investieren, teilt der VÖV mit. Wichtiger wäre der verstärkte Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen von Zürich und Winterthur. Die Initia-

## Intern

### Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:  
Sandro Turcati  
8492 Wila

Vizepräsident:  
Peter Schwarzenbach  
8498 Gibswil-Ried

Aktuariat:  
Priska Ochsner  
8636 Wald

Rechnungsführung  
und Mitglieder-  
Administration:  
Annelise Stimpson  
8498 Gibswil-Ried

Medien, Redaktion,  
Layout ZUGnummer:  
Hannes Gehring  
8487 Zell

Tel: 052 383 17 01

Artikel Tagesanzeiger  
29. April 2009

# «Die Halbstundentakt-Initiative ist überhaupt keine Zwängerei»

Leserbriefe im  
Tagesanzeiger vom  
29. April 2009

Zur kantonalen Abstimmung über die  
Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für  
alle», vom 17. Mai: Die Initiative setzt ein  
falsches Zeichen, TA vom 27. April

derung nach einem Halbstunden  
allen ZVV-Linien leicht «bodiger  
In Fischenthal, der grössten La  
meinde des Kantons Zürich, liegt  
Bahnhöfe Steg und Gibswil kna

**Warten seit 25 Jahren.** Die Halbstunden-takt-Initiative ist überhaupt keine Zwängerei, sondern eine logische Folge eines jahrzehntelangen Wartens auf eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Bereits vor 25 Jahren wurde eine Initiative eingereicht, welche als Mindestangebot auf den Eisenbahnlinien stündlich zwei Fahrgelegenheiten pro Richtung forderte. Und was ist seither passiert? Agglomerationsgemeinden und die Goldküste haben den Viertelstundentakt erhalten, während Regionen wie das Tösstal, das Stammthal, Teile des Zürcher Ober- und Unterlandes immer noch auf den Halbstundentakt warten. Diese Ungerechtigkeit wird ohne Initiative auch weiterhin bestehen. Denn laut neusten Schätzungen der SBB wird der Halbstundentakt in allen Regionen frühestens ab 2025 realisiert werden können. Und ob er überhaupt kommt, hängt laut Regierungsrat von den Entscheidungen in Bern zu den Zürcher Grossbauprojekten im Bahnverkehr ab. Experten haben aber aufgezeigt, dass der Halbstundentakt in allen Regionen unabhängig von Grossprojekten und ohne grosse Investitionen rasch und günstig umgesetzt werden könnte. Die immerhin rund 100 000 Menschen in den betroffenen Regionen haben lange genug gewartet. Sie haben das gleiche Recht auf einen guten öffentlichen Verkehr wie alle andern auch.

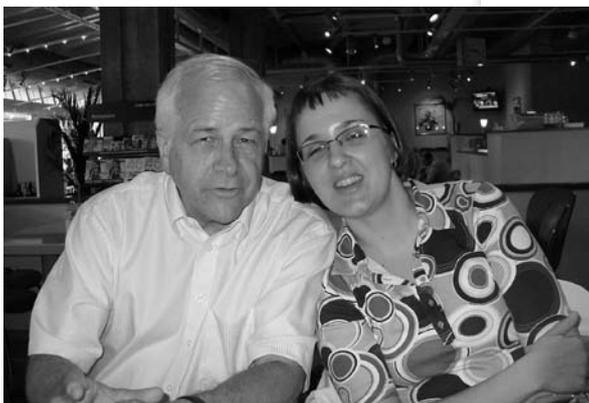
SUSANNE RIHS, GLATTFELDEN

**Kritik an Wahlbroschüre.** Viele Stimmberechtigte dürften sich über die Ziele der Initianten wie auch die Gedanken-gänge der Regierung durch die Wahlbroschüre «Wir stimmen ab» ein Bild machen, da sie annehmen, dass sie darin mit aktuellen und korrekten Zahlen und Fakten informiert werden. Leider sind die im beleuchtenden Bericht des Regierungsrates gemachten Angaben alles andere als richtig und objektiv.

Erstens schätzt die Regierung die Investitionskosten, die durch die Initiative verursacht werden, auf 55 Millionen Franken. Das Initiativkomitee hingegen schlägt vor, keine Investitionen zu tätigen und dafür die S 26 und S 29 im «Hinketakt» (d. h. in keinem exakten Halbstundentakt) zu betreiben, bis die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn umgesetzt wird. Dies bedingt, dass die Kreuzungsstationen der Tösstallinie im heutigen Zustand belassen würden. Ebenso würden die neu zusätzlich zur Verdichtung zum Halbstundentakt auf der S 29 verkehrenden Züge nur den Abschnitt Seuzach-Stammheim(-Stein am Rhein) bedienen, wobei in Seuzach Anschluss von und nach Winterthur bestehen würde. Der Initiativtext ist extra so formuliert, dass solche (vorübergehenden) Lösungen möglich wären. Die Regierung behauptet aber, diese Übergangslösungen seien nicht möglich, obschon sie 2006 aufgrund einer kantonsrätlichen Anfrage noch das Gegenteil schrieb.

Zweitens verlangt die Initiative entgegen den Angaben in der Abstimmungsbroschüre nicht, dass an sieben Tagen die Woche während der ganzen Betriebszeit von 6 bis 24 Uhr die halbstündliche Bedienung angeboten werden müsste. Die sogenannte Grundversorgung, welche im Initiativtext massgebend ist, wird im Gesetz über den öffentlichen Verkehr nicht so definiert, wie sie vom Regierungsrat dargestellt wird.

PRISKA OCHSNER, WALD  
Mitglied des Initiativkomitees



Entspannung im Initiativkomitee nach Bekanntwerden des Abstimmungsergebnisses: unsere Anstrengung hat sich gelohnt!

Leserbrief im  
Tagesanzeiger vom  
28. April 2009

## Halbstündliche S-Bahn fürs Tösstal

Zur Abstimmung vom 17. Mai über die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für alle»

Im Herbst 2007 sammelten wir – die Mitglieder der FDP und der SP Fischenthal und ein weiterer Kreis von Interessierten – in Gibswil, Fischenthal und Steg Unterschriften für die Halbstundentakt-Initiative. Die Unterschriften flogen uns nur so zu! Selbst jene Sceptiker, die an die geringe Auslastung der Züge zu gewissen Zeiten erinnerten, konnten wir grösstenteils überzeugen. Und zwar mit den folgenden Argumenten:



■ Die Mehrzahl unserer Jugendlichen absolviert auswärts eine Lehre oder eine weiterführende Schule. Arbeits- und Schulzeiten halten sich nicht an den Stundentakt. Das ergibt unmöglich lange Wartezeiten und somit sehr lange Abwesenheiten von zu Hause.

■ Schon seit Jahren arbeiten immer mehr Einwohner des oberen Tösstals in Zürich und Umgebung.

■ Ab Winterthur fährt jede halbe Stunde ein Zug ins Tösstal. Aber nur bis Bauma. Danach fährt jeder zweite zurück nach Winterthur. Wer weiter hinauf ins Tösstal muss, wartet eine halbe Stunde, bis der Durchfahrer nach Rüti kommt.

■ Ab Rüti fährt viertelstündlich ein Zug (1 pro Stunde) oder Bus (3 pro Stunde) nach Wald. Aber nicht weiter.

■ Logisch wäre die ständige halbstündliche Durchfahrt von Winterthur-Bauma-Steg-Fischenthal-Gibswil-Wald und Tann nach Rüti.

■ An schönen Sonntagen, Sommer- und Winterabenden wird vor allem Steg von anfahren und parkierenden Autos heimgesucht. Die Tagesausflügler aufs Hörnli und aufs Schnebelhorn wünschen zeitlich kurze Reisezeiten. Der Stundentakt kann das nicht bieten.

■ Der Halbstundentakt würde im Moment entgegen anderslautenden Behauptungen keine Investitionskosten nach sich ziehen. Denn die Initiative verlangt realistischere vorerst (bis zur 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn) auf unserer Strecke nur den hinkenden Halbstundentakt, d. h. mit je einem Intervall von 20 und von 40 Minuten.

Auch wir in einer schönen ländlichen Umgebung brauchen nicht erst 2018 oder gar 2025 oder wer weiss wann eine halbstündliche Verbindung.

MONIKA THOMMEN, FISCHENTHAL



Kantonsrat Willy Germann bezeichnet die Initiative aufgrund ihrer terminlichen Forderung als Luftschloss.



Initiant Sandro Turcati zweifelt an den terminlichen Verheissungen des Regierungsrates. Bilder: H&amp;M

## «Ich wette mit Ihnen eine Kiste Wein ...»

Die Volksinitiative, mit der bis 2012 ein halbstündlicher Betrieb auf allen Linien der Zürcher S-Bahn verlangt wird, betrachtet der Winterthurer Kantonsrat Willy Germann als Zwängerei. In-

55 Millionen Franken in Infrastrukturausbauten zu investieren, die später, wenn der Gegenvorschlag realisiert wird, nicht mehr nötig sind?

Jahresbudget von fast 800 Millionen Franken aus der Portokasse bezahlen. Herr Germann, Sie zweifeln, ob eine

Schimmert da, Herr Turcati, der Vorwurf durch, Ihre Initiative eine ökologisch bedenkliche Forderung des Landes fördern?

Artikel im Landboten vom 6. Mai 2009: Willy Germann im Gespräch mit Sandro Turcati

Ausschnitt aus dem Artikel im Landboten vom 6. Mai 2009:  
Die Realisierung des Halbstundentaktes im Tösstal ist ihm zu unsicher. Willy Germann wollte keine Kiste Wein riskieren.

**Sandro Turcati:** Am Gegenvorschlag zu unserer Initiative gibts tatsächlich nichts auszusetzen. Ausser dass eben der ein Luftschloss ist. Gemäss diesem Konzept muss zuerst der Korridor Zürich-Winterthur ausgebaut werden, bevor auf der Stammheimer und der Tössallinie der Halbstundentakt eingeführt werden kann. Der Ausbau Zürich-Winterthur ist aber politisch noch längst nicht beschlossen, geschweige denn finanziell gesichert. Für den Gegenvorschlag ist ja mit Kosten von einer halben Milliarde zu rechnen. So versteht sich denn unsere Initiative als Zwischenlösung, damit überhaupt mal etwas geschieht. Sollte sie abgelehnt werden, was ich nicht hoffe, wette ich mit Ihnen, Herr Germann, eine Kiste Wein, dass das Stammertal und das Tösstal im Jahr 2018 den Halbstundentakt noch nicht haben!

**Germann:** Reduzieren wir die Wette auf eine Flasche! Mir ist bewusst, dass 2018 sehr ambitiös ist. Der Ausbau Zürich-Winterthur hängt nämlich auch

## Sensorium für das Machbare

Von Roger Keller

Vorlagen des öffentlichen Verkehrs geniessen beim Zürcher Stimmvolk seit

Die Initianten sind mit ihrem Schnellzug also mit Volldampf auf ein Stumpengeleise gefahren. Das Nein ist, genauso wie beim Zoo-Tram, ein Nein zu einer übereilten perfektionistischen Forderung. Ein Nein zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton ist das Verdikt vom Sonntag hingegen nicht. Es zeigt vielmehr, dass das Volk ein feines Sensorium für das Machbare hat.

Artikel im Tagesanzeiger vom 18. Mai, nach der Abstimmung vom 17. Mai 2009

LESERBRIEF

Tagesanzeiger 23.5.09

## Bericht ist eine Geringschätzung des Tösstals

«Nur Tösstaler wollen den Halbstundentakt», TA vom 18. Mai.

Im Artikel zum Abstimmungsergebnis der kantonalen Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» schwingt der Unterton mit, es seien halt nur die Tösstaler, die eine halbstündliche Bedienung ihres Tals wollten, sonst aber gar niemand. Sie seien quasi Zwänger. Diese Haltung ist nicht sehr galant. Das Abstimmungsergebnis hat doch klar gezeigt, dass die Stimmberechtigten derjenigen Gemeinden, die ein schlechtes ÖV-Angebot auf der Schiene – also nur den Studentakt – haben, der

Initiative überdeutlich zustimmen. Wenn Fischenthal der Initiative mit 80 Prozent und Wald mit über 73 Prozent zustimmen, dann wollen sie die Taktverdichtung. Und zwar rasch und nicht erst im Jahre 2018 – oder noch später.

Wenn Niederglatt, das heute nur über einen Studentakt verfügt, der Initiative überzeugend zustimmt, sagt das alles. Auch die Wehntaler Gemeinden Dielsdorf, Niederhasli, Schleinikon und Schöfflisdorf zeigten Solidarität, höchstwahrscheinlich, weil sie mit ihrem gegenwärtigen Zugangebot offenkundig auch nicht zufrieden

sind. Die Bevölkerung von Unterstammheim verlangt ebenfalls mehr Züge. Die Bevölkerung des Tösstals, von Niederglatt und von Unterstammheim erwartet vom Regierungsrat respektive vom ZVV, dass sie diejenigen Verbesserungen rasch einführen, die ohne grosse Investitionen möglich sind, so die Wiedereinführung des Shuttles Rüti-Wald mit der Verlängerung bis nach Fischenthal-Bauma, eine halbstündliche Bedienung von Niederglatt sowie eine Verdichtung auf der Weinländerlinie Winterthur-Stammheim.

PAUL STOPPER, USTER

Leserbrief im Tagesanzeiger vom 23. Mai 2009

## Stimmungsbericht aus dem Initiativkomitee «Halbstündliche S-Bahn für Alle»

**Am Anfang war, und ist es immer noch, die IG-Tösstallinie (IG) mit ihrem langjährigen Engagement für die Optimierung der Zugverbindungen, des Kundenservices, des Ausbaustandards dieser Bahnlinie Winterthur - Rüti - Rapperswil.**

*Peter Schwarzenbach* Zeitweise kämpfte die IG sogar gegen die Stilllegung einzelner Abschnitte und gegen die Verlegung von der Schiene auf die Strasse. Mit dem Abbau der S43 (Shuttle) zwischen Rüti und Wald und der unbequemen Buserschliessung neben einer intakten und nach wie vor zu unterhaltenden Bahnlinie für die tagsüber stündlich verkehrende S26 verschärfte sich die Situation und konzentrierten

So blieb eben nur noch die Lösung: Abbruch der endlosen Verhandlungen und der Schritt auf die politische Bühne, nämlich mit einer kantonalen Volksinitiative endlich Bewegung in die ganze Angelegenheit zu bringen: die IG übernahm im Initiativkomitee «Halbstündliche S-Bahn für Alle» (IK) die Führung und das Sekretariat, fand engagierte KantonsrätInnen und weitere Interessierte zur Bildung eines Initiativkomitees und innert



Gespannt warten wir am 17.5.09 auf die Resultate der Abstimmung

sich die Aktivitäten der IG aufs Töss- und Jonatal. Verhandlungen, Vertröstungen, Ignoranz der Verantwortlichen von VZO, ZVV und SBB, Zückerchen mit den neuen Stadler-Zügen, vage, kaum realistisch abgestützte Versprechen mit der 4. Teilergänzung der kantonalen S-Bahn komme dann (voraussichtlich) die ersehnte halbstündliche Bedienung zeigten, dass verhandeln mit den Verkehrsunternehmen angesichts unseres bereits 20jährigen Engagements zu keinem Erfolg führen konnten.

Kürze war die gültige Initiative eingereicht.

Nun aber begann im IK ein gehöriges Wechselbad zwischen Hoffen, Bangen, Wut und Freude. Tatsächlich kam nun Bewegung in unser Anliegen: das 1. Ziel wurde erreicht; der Kantonsrat lehnte zwar die Initiative ab, aber einigte sich auf einen Gegenvorschlag (abgeschwächt als Verordnung), sodass nach der Annahme der 4. Teilergänzung auch das ganze Tössstal einen reinen 1/2-Studentakt erhält. Termin (voraussicht-

lich) ab 2018, also in 10 Jahren. Mit dem Druck konfrontiert, nun unsere Initiative «gefälligst» zurückzuziehen, geriet unser IK in heftige Auseinandersetzungen. Zurückziehen oder nicht, war die bange Frage, die wir uns alle vom IK stellen mussten.

Als aber die NZZ-Nachricht zu lesen war, dass die SBB frühestens 2025 die Voraussetzungen für die 4. Teilergänzung (Ausbau Zürich - Winterthur) als gegeben betrachten (d.h. nochmals 16 Jahre auf den 1/2 Stundentakt zu warten) war klar: Nun muss mit der Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer sofort das Gespräch - im Sinne einer Beratung - über einen allfälligen Rückzug der Initiative gesucht werden. Leider traf auf unsere Anfrage eine mehr

### **Ganz herzlichen Dank allen, die mitgeholfen haben bei unserer Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“!**

Den 116'843 Personen, die JA gestimmt haben. Allen die unsere Initiative unterschrieben haben oder selber Unterschriften gesammelt haben. Die geduldig unsere Idee Freunden oder Passanten erklärten. Die Geld spendeten oder Leserbriefe schrieben. Die sich im Initiativkomitee, im Sekretariat und der IG Tösstallinie mit viel Idealismus für den öffentlichen Verkehr einsetzten, für die Natur und somit auch für eine menschengerechte Umwelt und für unser Stückchen Heimat.

Teilergänzung bieten könnten. Wir müssen ja mindestens 10, aber nach neusten Informationen sogar 16 oder mehr Jahre noch warten, bis eine endgültige, reine 1/2-Stundentakt-Lösung realisiert werden kann.



als billige Absage von Fuhrer ein und löste im IK Empörung und Unverständnis aus. 2. Ziel daher der Entscheidung, nicht Rückzug, sondern jetzt erst recht: «das Stimmvolk soll entscheiden!». Eine gewisse Entspannung im IK war die Folge.

Nun wurde der Abstimmungskampf erstaunlich geeint angepackt: Sponsorengelder tröpfeln ein und erlauben uns Plakate zu drucken, den Internet-Auftritt auszubauen, eine Pressekonferenz zu veranstalten, für die Solidarität mit unserem Randgebiet zu werben etc. Immer mehr vernichtende Gegenmeinungen, Missverständnisse, ja Verleugnungen tauchen in der Presselandschaft auf. Vor allem macht uns die Anspielung auf unsere «Zwängerei» und «Ungeduld» zu schaffen. Dabei lässt doch der Initiativtext ausdrücklich vorübergehende Hinketaktlösungen zu, die ohne Infrastrukturkosten wenigstens eine vorübergehende Abhilfe für die betroffenen Stecken bis zur Realisierung der 4.

Wir alle sind zur Zeit gefordert, fühlen uns im IK aber gegenseitig getragen und kämpfen zur Zeit mit Leserbriefen, kontradiktorischen Gesprächen, Flugblattverteilen usw. gegen die im gegenwärtigen Zeitpunkt als fast übermächtig erlebten «Regierungsgläubigen». Wir wissen nur zu gut, dass die in den Abstimmungsunterlagen aufgeführten Argumente des Regierungsrates überholt, falsch und irreführend geworden sind. Die massiven Verspätungen in der Realisierung der Voraussetzungen für die 4. Teilergänzung hätten auch bei der Regierung ein kurzfristiges Umdenken auslösen sollen, etwa im Sinne auch vorübergehende Hinketaktlösungen zu realisieren.

Wir danken für die Ja-Stimmen herzlich, wir kämpfen weiter und nehmen die Regierung in die Pflicht, ihr Versprechen 2018 definitiv umgesetzt zu haben (bis dann müssen wenigstens Hinketaktlösungen realisiert sein!).

# 16. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie

**Am 30. März 2009 kamen wir zusammen im versteckten Restaurant Löwen in Wald zur jährlichen Mitgliederversammlung: die Unentwegten, welche trotz Ablehnung der Initiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» vom Kantonsrat ihren Optimismus bewahren konnten.**

*Hannes Gehring* Ruhig und sicher leitet Sandro Turcati die Versammlung. Im rustikalen Lokal am rauschenden Bach kommt fast ein wenig Rütlichwurstimmung auf. Trotz allem Gegenwind lassen wir uns nicht entmutigen.

Sandro Turcati berichtet, dass das Initiativkomitee

für den Abstimmungskampf. Hansueli Weber welcher das Sekretariat des IK leitet, führt die Werbekampagne mit Flugblättern, Plakaten, Inseraten, einer Gruppe «Halbstündliche S-Bahn für Alle» auf facebook und einem Wettbewerb für den besten Initiative-Werbefilm auf you-tube.



## Impressum

### Herausgeberin

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

### Druck

Druckerei Sieber AG  
8340 Hinwil  
Auflage:  
1 300 Exemplare

Gedruckt auf  
Recycling-Papier

tee (IK) den Gegenvorschlag des Regierungsrates ablehnte, weil er eine Mogelpackung sei. Der geforderte Halbstundentakt soll kommen, aber erst nach Realisierung der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich. Das heisst, erst nach 2025, und auch nur, wenn bis dann das dazu nötige Geld vom Bund bewilligt sein wird. Turcati suchte darauf das Gespräch mit Regierungsrätin Rita Fuhrer zur Erreichung einer vorübergehenden halbstündlichen Bedienung im Hinketakt bis zur Realisierung der 4. Teilergänzung, doch sie lehnte ab.

Daraufhin beschloss das IK, die Initiative nicht im Austausch mit dem Gegenvorschlag zurückzuziehen, sondern zur Abstimmung zu bringen. Priska Ochsner schrieb etwa 2000 Personen welche die Initiative unterschrieben hatten einen Brief, und bat sie um finanzielle Unterstützung

be. Um allerdings den ganzen Kanton zu erreichen und gegen eine allfällige Werbeoffensive gewappnet zu sein, müssten wir mindestens 200'000 Franken zur Verfügung haben. Leider sind es aber kaum 30'000.

Die Anwesenden wählen mit Applaus alle Mitglieder des Vorstandes wieder: Präsident Sandro Turcati, Vize Peter Schwarzenbach, für Rechnungsführung und Verwaltung der Mitgliederdatei Annelise Stimpson, zur Führung des Aktuariates mit den vielen aufwändigen Protokollen Priska Ochsner und für Redaktion und Layout der ZUGnummer Hannes Gehring.

**Nachträge: 1.** Die Revisoren haben die Rechnungen 2008 der IG und des IK für korrekt befunden, und der Mitgliederversammlung empfohlen, sie anzunehmen. Wer den Bericht möchte, kann ihn bei der IG bestellen.

## 2. Warum erscheint die ZUGnummer erst jetzt?

*Sandro Turcati* An der Mitgliederversammlung diskutierten wir die Herausgabe einer kleineren ZUGnummer vor der Abstimmung vom 17. Mai. Was spontan positiv aufgenommen wurde, erwies sich aber später als unzweckmässig. Die Zeit war knapp, und der Vorstand hätte dafür Energien einsetzen müssen, die für die Abstimmungskampagne dann gefehlt hätten. Stattdessen wurde an denselben Orten, wo die ZUGnummer normalerweise aufliegt, Flugblätter aufgelegt - ausser an Bahnhöfen (verboten). Vor den Bahnhöfen Seen, Kollbrunn, Turbenthal, Bauma und Gibswil verteilte der Vorstand die Flugblätter persönlich. Zudem erhielten 2'000 Personen, darunter alle IG-Mitglieder, einen Werbebrief für die Abstimmung.



## SOS IG-Tösstallinie

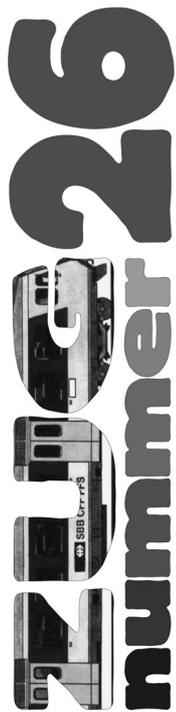
**Leider verlassen alle Vorstandsmitglieder auf die nächste Mitgliederversammlung, ca. März 2010, die IG Tösstallinie, und nur noch der Redaktor und Layouter der ZUGnummer bleibt auf der Brücke.**

**Wir suchen deshalb dringend vier zuverlässige, tatendurstige, fantasievolle MitmacherInnen für die verwaisten Stellen.**

Für heisse Tipps wendet euch bitte an [ig.toesstallinie@bluewin.ch](mailto:ig.toesstallinie@bluewin.ch) oder direkt an Hannes Gehring, P: 052 383 17 01, G: 058 934 77 25.



Auf einer Velotour von Zell nach Rüti entdeckten wir diesen wunderschönen Drachen. Er steht mit vielen andern verträumten oder wilden eisernen Geschöpfen an der Tösstalstrasse rechts auf einer Wiese, etwa 200 m nach Bauma Richtung Rüti. Die Plastiken haben mich absolut fasziniert. Karin, François und Georges Steinauer erwecken sie zum Leben: [www.kunststeinauer.ch](http://www.kunststeinauer.ch)



# Eidgenössische Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden immer reger genutzt. Ein erfreulicher Umstand, der allerdings dazu führt, dass das Verkehrsnetz chronisch überlastet ist.



Der Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes ist dringend notwendig und unbestritten. Um die finanziellen Engpässe bei künftigen Projekten in den Griff zu kriegen, lancierte der VCS zusammen mit 25 Allianzpartnern die Initiative «Für den öffentlichen Verkehr». Die Unterschriftensammlung begann am Samstag, 21. März 2009.

Die IG Tösstallinie unterstützt die Initiative und legt dieser ZUGnummer einen Unterschriftenbogen bei.



## Leidenschaftliche Frauen und Männer, von Winterthur bis Rüti

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

- Einzelmitglied, 25 Franken pro Jahr
- Familienmitglied, 30 Franken pro Jahr
- Firmen, Juristische Personen, öffentlich-rechtliche Körperschaften, 100 Franken pro Jahr
- Nur Jahres-Abo der ZUGnummer, 2 Ausgaben pro Jahr, 10 Franken

Name, Vorname.....

Strasse.....

Postleitzahl, Ort.....

e-mail-Adresse.....

Korrespondenz bitte nur als Datei (per e-Mail)

Datum, Ort und Unterschrift.....

Bitte einsenden oder mailen an:

IG Tösstallinie  
Höhenstrasse 24  
8492 Wila

ig.toesstallinie@bluewin.ch

PC 84-51386-8



Karin, François und Georges Steinauer; Bauma  
www.kunststeinauer.ch