

# ZUG 14 nummer

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 8. Jahrgang, Nummer 14 • Herbst 2002

*Nicole Schwarz über die letzte Mitgliederversammlung mit Bangen und Hoffen*

## Es geht weiter mit der IG Tösstallinie!

**Nie habe ich mit mehr Ungewissheit eine Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie vorbereitet, wie die vergangene vom 4. April 2002; und immerhin habe ich nun insgesamt schon neun von ihnen erlebt. – Wird die IG fortbestehen?**

Oder muss der alte Vorstand nach der Versammlung rasch wieder zusammenkommen, um den Mitgliedern die Auflösung des Vereins

Offerte von Fredi Baumgartner und mir, noch ein letztes (weiteres) Jahr anzuhängen, wäre es möglich, einen vollzähligen Vorstand zu erhalten....



Heimat: Die S26 bei der Einfahrt in Turbenthal

oder eine allfällige Ueberführung in eine andere Gruppierung vorzuschlagen? Alle diese Gedanken stellten sich ein, weil ich mir nicht vorstellen konnte, dass sich bis zu diesem Abend genügend Personen finden würden, die sich in den Vorstand der IG wählen lassen wollten. Zwar war neben dem verbleibenden Peter Schwarzenbach aus Gibswil Alois Fischer aus Wila bereit zur Wahl. Aber nur dank der

Freude von einer Mitgliederversammlung heimgekehrt. Das unmöglich scheinende ist gelungen, an diesem Abend haben sich zwei weitere Personen spontan bereit erklärt zum Engagement im Vorstand der IG: Hannes Gehring aus Zell und Brigitt Meierhofer aus Turbenthal.

Alle neu gewählten Vorstandsmitglieder sind in der Zwischenzeit herzlich willkommen

*Fahrt ins Blaue?*

## Editorial

**Wieviel Kundendienst zu welchem Preis?**

*Peter Schwarzenbach*  
Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist im Vergleich mit andern Ländern auf einem vor allem technisch-betrieblich sehr hohen Stand. Die Vernetzung all der verschiedenen Transportunternehmen auf Schiene, Strasse und auf unseren Seen wird immer feinsmaschiger und durch Tarifverbände leichter benutzbar. Allein was uns der Zürcher Verkehrsverbund anbietet, ist eine Spitzenleistung. Dies hat aber auch seinen Preis.

So versucht man den technisch hohen Stand des ö.V.-Systems zu halten und laufend zu verbessern durch weitere Automatisierung, Zentralisierung oder auch mittels Selbstbedienungsmethoden für die Kunden. Dies ermöglicht massiv Personal abzubauen, um so einerseits weitere

*Fortsetzung Seite 3*



Wasserfels  
8497 Fischenthal  
Telefon: 055 / 265 60 60  
Fax: 055 / 265 60 65

- Revision und Austausch von Servolenkungen und Pumpen
- CNC-drehen-fräsen-bohren von Präzisionsteilen in Klein- und Mittelserien
- Spezialisiert für Auswuchten allgemein und für Lappen
- Verzahnen auf Lorenz (innen und aussen)

geheissen worden. Für die drei "alten Hasen" haben sich neue Aufgaben eröffnet, geht es doch jetzt darum, fünf neue Mitglieder aufzunehmen und ihnen möglichst viel Wissen und Erfahrung mitzugeben. Dank der allseitigen Offenheit sind wir auf bestem Wege dazu.

Der Vorstand hat sich für das "Uebergangsjahr" folgendermassen konstituiert:

- Präsidium: Nicole Schwarz Kemmler
- Vizepräsidium: Alois Fischer
- Aktuariat: Brigitt Meierhofer
- Rechnungsführung: Fredi Baumgartner / Martin Weisskopf
- Mitgliederadministration: Fredi Baumgartner / Martin Weisskopf
- Logistik: Christel Kägi
- Publikationen: Hannes Gehring
- Beisitz: Peter Schwarzenbach.

Für alle IG-Mitglieder, die an der Versammlung vom 4. April 2002 nicht dabei sein konnten, seien nachstehend noch die übrigen Traktandenpunkte kurz zusammengefasst:

- Der Jahresbericht des Vorstandes 2001 ging vor allem auf das 125-Jahr-Jubiläum vom 25./26. August 2001 ein sowie auf die Studie "Zur Zukunft der Tösstallinie, Angebotskonzepte für den Zeithorizont 2006". Dem Fest war – nicht zuletzt dank des sonnigen Wetters – ein voller Erfolg beschieden; die IG konnte sich mit diversen Aktivitäten massgeblich einbringen. Die Studie wird von allen Gemeinden getragen; ihr Inhalt muss nun politisch verankert werden.

Der Mitgliederbestand der IG Tösstallinie blieb mit total 326 Mitgliedschaften praktisch stabil.

- Die Jahresrechnung 2001 schloss mit einem kleinen Einnahmenüberschuss von CHF 616.55. Sie wurde von der Versammlung genehmigt.
- Das Budget 2002 sieht einen grösseren Ausgabenüberschuss von CHF 3'750 vor; die anwesenden Mitglieder erklärten sich damit einverstanden.
- Für das Jahr 2002 ist nebst der Konsolidierung des Vorstandes das "Dranbleiben" an der Studie und die Herausgabe mindestens einer weiteren "Zugnummer" vorgesehen.

Im 2. Teil der Mitgliederversammlung stellte Fredi Baumgartner kurz und kompetent die Studie "Zur Zukunft der Tösstallinie, Angebotskonzepte für den Zeithorizont 2006" vor. Dank dieses Referates kennen die Mitglieder der IG Tösstallinie nun die Stossrichtung der lokalen politischen Behörden bzgl. des öffentlichen Verkehrs.

Drücken wir nun die Daumen, dass sich die skizzierten Ideen im wirtschaftlichen und politischen Umfeld im Kanton Zürich auch umsetzen lassen!

*Aus einem Lokführer wurde ein Loksteher*

## Der Stehzug vom Oberland

**Die «S43» verbindet seit einigen Jahren die Ortschaften Rüti – Wald in Ergänzung zur «S26» mit einem 1/2-Stundentakt. Die Auslastung des Fahrzeuges ist dabei mehr als bescheiden.**

*Martin Weisskopf.* Die Verbindung der «S43» wird als Shuttle bezeichnet... und so schüttelt sie die Menschen 1x stündlich von Wald nach Rüti und zurück. So schön diese Anbindung an die «S5» für die Walder und Walderinnen ist, so unerfreulich ist die tiefe Ausnutzung des Fahrzeugs während des gesamten Tages. Der Shuttle fährt nämlich sage und schreibe lediglich 16 Minuten pro Stunde und steht sonst während 44 Minuten nutzlos herum. 4 Minuten benötigt die Wendezeit in Rüti und ganze 40 Minuten die Wartezeit im Bahnhof Wald. Und so fragt man sich, was der Lokführer (geht zurück auf "führen einer Lok") wohl in dieser "Stehzeit" macht ?

Besonders unbefriedigend ist, dass gleichzeitig im oberen Tösstal die Pendler der Gemeinde



Fiscenthal seit Jahren vergebens auf einen 1/2-Stundentakt warten. Während die «S43» in Wald steht, gedulden sich die Zuggäste von Steg, Fiscenthal und Gibswil zu Hause auf die nächste Verbindung.

Das Haupthindernis für die Weiterführung der «S43» ist das Kreuzen mit der aus Winterthur kommenden «S26». Zumindest an den Wochenenden wäre aber eine Weiterführung bis Fiscenthal problemlos möglich. Unter der Woche hingegen, wenn am meisten Pendler unterwegs sind, fehlt eine Kreuzungs- bzw. Doppelpurstrecke zwischen Wald und Gibswil.

Eine kreative Lösung für den durchgehenden 1/2-Stundentakt von Bauma bis Rüti ist mehr als erwünscht. Insbesondere in den Stosszeiten Morgens zwischen 05<sup>30</sup> – 08<sup>30</sup> Uhr und Abends zwischen 16<sup>30</sup> – 19<sup>30</sup> Uhr.

### Wieviel Kundendienst ...

*Fortsetzung von Seite 1*

finanzielle Mittel für die technische Optimierung und andererseits zum Abbau allfälliger finanzieller Defizite zu erhalten.

Leider führt gerade der Personalabbau zu einem markanten Verlust an Kundennähe, -dienst und -sicherheit. So stellt sich in letzter Zeit immer deutlicher die Frage: wie weit kann dieser Personalabbau im Kundenkontakt noch gehen? Ist nicht bereits die Talsohle überschritten? Welchen Grad an Automatisierung, Selbstbedienung, Selbstkontrolle, Selbständigkeit in der Benutzung des ö.V. erträgt der einzelne sich selbst überlassene Kunde und die sich wandelnde heutige Gesellschaft noch?

Bereits zeichnen sich Überforderungserscheinungen als Folge der Anonymität wegen fehlendem Personal an der Kundenfront ab: zu denken ist da an die zunehmende Verslumung der Eisenbahnwagen und der unbedienten Bahnhöfe, sowie die Zunahme der Schwarzfahrerzahlen, der Belästigungen von Mitreisenden, der Tötlichkeiten, der Diebstähle u.s.w.

Nicht nur die Kunden, sondern auch das kaum noch anzutreffende Bahnpersonal ist teils verunsicherter, demotivierter und gleichgültiger geworden, weil letzteres eigentlich die vom Kunden erhofften Dienstleistungen nur noch in sehr beschränktem Rahmen bieten kann. Auch fühlt sich das Personal in einem gewissen Masse machtlos gegenüber den steigenden Verslumungstendenzen ihrer Bahn.

Werfen wir kurz einen Blick auf die S26 und die S43: einige betrieblich-technische Verbesserungen wurden realisiert, etwa der 1/2

Stundentakt Bauma – Winterthur und Rüti – Wald, Einsatz etwas modernerer Zugkompositionen (NPZ), Erhöhung der Einsteigeperrons, Biletautomaten, Telefon- und Lautsprecheranlagen, um die Reisenden bei Verspätungen von zentraler Stelle zu orientieren. In einigen Jahren werden die noch vorhandenen Bahnhofanlagen ferngesteuert sein. Dies alles aber mit einem massiven Personal- und damit Dienstleistungsabbau, wie personell unbediente Bahnhöfe, deutlich eingeschränkte Schalteröffnungszeiten an den vorläufig (wegen Stellwerkbedienung) noch personell besetzten Bahnhöfen, keine Zugbegleitung (ausser dem selten auftauchenden Bahnpolizei- und Stichkontrollpersonal). Die am Automaten nicht erhältlichen Fahrausweise oder Reiseberatungen müssen sich die Kunden Tage vor Reisebeginn via Telefon (Kosten pro Minute = 1.19 Fr.) beim Railservice beschaffen. Viele Reisende übernehmen Aufgaben, die



Wehmut: Geschlossener Bahnschalter in Zelle

eigentlich SBB-Personal tätigen müsste: z.B. Hilfestellungen beim Ein- und Ausladen von Kinderwagen, schwerem Reisegepäck und körperlich Behinderten, aber auch beim Beraten von ortsunkundigen, ungeübten Bahnreisenden u.s.w. Heikel wird es, wenn einzelne beherzte Reisende es noch wagen, sich ungebührlich verhaltende Passagiere zurecht zu weisen.

Sich nur über den langsam schwindenden Kundendienst zu beklagen, nützt im Moment wenig. Vielmehr müssen wir – angesprochen sind insbesondere auch unsere kommunalen und kantonalen Politiker – uns fragen: was soll uns der ö.V. zu welchem Preis bieten? Wieviel Geld wollen wir in weitere technisch-betriebliche Entwicklung unserer Bahn und wieviel in einen dazu wieder entsprechenden und angemessenen Kundendienst stecken? Wieviel direkte Personalpräsenz ist im Hinblick auf unsere Reisesicherheit notwendig? Wollen wir nur von Bahnpolizei bewacht reisen oder erwarten wir auch eine kundendienstliche Betreuung durch Bahnpersonal, welches zugleich wieder für eine das Schwarzfahren verhindernde Einnahmensicherung und für eine angenehme Reiseatmosphäre in einigermaßen sauberen Reisezugwagen sorgt?

## Inhalt

1	Es geht weiter mit der IG Tösstallinie!
1	Editorial
2	Der Stehzug vom Oberland
4	Die junge Geschichte der IG Tösstallinie
5	Bin ich schon in Sennhof ?
5	Ein Blick in die nahe Zukunft der S26
6	Ist der Bahnhof offen?
7	Rezepte gegen Slums+Vandalen
9	Das stille Örtchen
10	PubliCar oder Postauto?



Pioniergeist und viel zähe Arbeit ...

# Die junge Geschichte der IG Tösstallinie

**Nicole Schwarz** Die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Tösstal waren der Verkehrsgruppe Wila und den SP-Sektionen schon seit längerem ein grosses Anliegen; man hatte sich gegen diverse Abbaumassnahmen zu wehren. Aus diesen beiden Gruppierungen ist eigentlich die IG Tösstallinie entstanden.

**Am 24. August 1993** findet ein erstes Zusammentreffen von weiteren Interessierten statt; dabei werden gemeinsame Interessen und Sorgen festgestellt. Ab diesem Datum nennt sich der Zusammenschluss dieser Interessierten „IG SBB-Tösstallinie“. Gemäss Protokoll vom 4. November 1993 wird „mittelfristig die Gründung eines Vereins“ vorgesehen.

**Am 26. November 1993** findet in Rikon eine öffentliche Veranstaltung zum Thema „Droht der Tösstalbahn das Aus?“ statt; sie ist sehr gut besucht und löst ein grosses Medienecho aus.

Anlässlich der Gründungsversammlung vom **12. April 1994** wird die „IG SBB-Tösstallinie“ als Verein aus der Taufe gehoben.

**Im November 1994** wird die IG Shuttle in Wald gegründet. Sie kämpft für den Erhalt des Shuttlebetriebs zwischen Wald und Rüti.

An der Vorstandssitzung vom 8. November 1994 wird über die künftigen Aktivitäten der IG diskutiert. So werden hier Überlegungen für folgende Projekte angestellt:

- Kosten-/Nutzenvergleich Bahn/Auto (1995 erscheint Studie)
- Mini-Fahrplan pro Gemeinde (nicht realisiert)
- Tösstalbahn-Fest (wird am 25./26. August 2001 Wirklichkeit)
- Mitglieder-GA (nicht realisiert)
- Kontaktnahme mit den Gemeindebehörden (1996 realisiert)
- „Verankerung“ in allen Gemeinden (u.a. auch, indem sich der Vorstand aus Personen aus allen Gemeinden zusammensetzt; teilweise realisiert).

**An der 1. Mitgliederversammlung am 16. März 1995** besteht der Verein gemäss Protokoll aus „ca. 240 Mitglieder“. Im Anschluss an die Mitgliederversammlung findet eine öffentliche Veranstaltung mit Georg Elser (seinerzeit Direktor des ZVV) und Erwin Rutishauser (seinerzeit SBB-Direktor Kreis III) statt, an der ein erster Blick auf den Fahrplan 1998 geworfen werden kann.

**Am 3. Oktober 1995** lanciert die IG Tösstallinie mit einer Pressekonferenz ihre Kostenstudie „Pendeln – Mit dem Auto oder mit der Bahn?“. Das Interesse der Medien ist gross; auch SBB und ZVV reagieren positiv. Die Studie wird ca. 120 Mal verkauft.

**Ende 1995** beträgt der Bestand 356 Mitgliedschaften (Einzel-, Familienmitgliedschaften und solche von Institutionen); seither bleibt er mehr oder weniger unverändert.

**Im Verlaufe des Jahres 1996** wird mit sämtlichen Gemeinderäten im Tösstal die Diskussion aufgenommen; dies ist zwar recht aufwändig, erweist sich aber letztlich auch als wichtige Basis für künftige Arbeiten.

**Anlässlich einer Umfrage** unter den Mitgliedern der IG sowie mittels einer Umfrage bei der Bevölkerung in der Gemeinde Fischenthal (beide im Jahr 1996) versucht die IG Tösstallinie, mehr über die Anliegen der Benutzer und Benutzerinnen des ÖV im Tösstal zu erfahren.

**Im Hinblick auf das Fahrplankonzept 1997/99** setzt sich die IG Tösstallinie stark für eine Verbesserung der Fahrplansituation ein. Die unterschiedliche Ausrichtung des Tösstals auf die Zentren Winterthur, Wetzikon und Rüti/Rapperswil erschwert es auch IG-intern, sich auf eine gemeinsame Stellungnahme festzulegen. Die IG möchte aber auch hier ihrer Hauptaufgabe, Gesamtstrategien und -überlegungen anzustellen, nachkommen. Mit dem Fahrplanwechsel per 1. Juni 1997 werden die bereits von Winterthur bis Turbenthal verkehrenden Zusatzzüge bis Bauma verlängert; es kommt ein weiterer Zusatzzug dazu. Der Shuttle Rüti-Wald verkehrt wieder auf der Schiene. Hingegen bedient die S26 den Bahnhof Tann-Dürnten nicht mehr.

**Am 16. Juli 1997** nimmt die IG Tösstallinie zum geplanten Fahrplankonzept 1999 offiziell Stellung. Sie bedient auch die Gemeinden. Insgesamt dürften die vorgesehenen Änderungen Verbesserungen darstellen; unschön sind aber die drei Fahrpläne, der Wechsel am Abend auf Bus auf der Strecke Rüti – Bauma und der immer noch fehlende Sonntagsfrühzug.

Fortsetzung Seite 8



## Bin ich schon in Sennhof ?

Früher hingen am Bahnhofsgebäude auf der Schienenseite, in beiden Zugrichtungen, grosse Ortsschilder. Auch Personen ohne Adleraugen konnten die Schilder lesen und wussten wo sie zu finden waren.



Wer findet ein Stationsschild?

*Brigitta Meierhofer* Zum grossen Festakt **125-Jahre Tösstalbahn** wurden die Bahnhöfe entlang der Tösstallinie modernisiert. Viele Einwände und Vorschläge von Fahrgästen, der IG Tösstallinie und Angestellten des ÖV, wurden von der SBB berücksichtigt.

Heute sind vom Zug aus nur noch kleine sogenannte Metrotafeln (4- 6 Stück pro Bahnhof) sichtbar, so dass es nicht möglich ist frühzeitig und sicher ein Ortsschild zu erkennen. Nachts ist gar keine Beschriftung erkennbar, da die Tafeln nicht beleuchtet sind. Natürlich ist da auch noch die Lautsprecherdurchsage, aber die erfolgt oft sehr spät, unverständlich, ist bei geöffneten Fenstern nicht hörbar oder wird hier und da vom Lokführer gar nicht durchgeführt.



Laut SBB sind die „verbleibenden“ grossen Stationsnamen und -Logos strassenseitig. Im laufenden Projekt **Facelifting Stationen** wird auf jedem Bahnhof ein acht Meter hoher **Railbeam** aufgestellt.

Fortsetzung Seite 8

## Ein Blick in die nahe Zukunft der S26

Seit dem Fahrplanwechsel 1999 wird auf der Strecke Winterthur – Bauma von Betriebsbeginn bis 20 Uhr ein hinkender Halbstundentakt angeboten.

*Nicole Schwarz.* Der ZVV wollte mit dieser Massnahme der steigenden Nachfrage im unteren Tösstal gerecht werden und auch ein Versprechen einlösen, das ursprünglich mit der 2. Teilergänzung der S-Bahn Zürich gemacht worden war. Er verband damit aber auch die Erwartung, dass innert dreier Jahre ca. 10% mehr Verkehr generiert werden könne.

An dieser Zielvorstellung hat sich nichts geändert. Umso erfreulicher ist, dass sie übertroffen wurde. Wie der ZVV auf Anfrage bestätigte, ist die Frequenz innerhalb des Beobachtungszeitraums um 21% gestiegen (Messungen werktags), was gemäss ZVV „über den Erwartungen liegt“. Trotz des Mehraufwandes, der wegen des verbesserten Angebotes entstanden ist, konnte auch der Kostendeckungsgrad gehalten werden. Er beträgt nach wie vor 35%. Dazu Christoph Hächler, Leiter der ZVV-Verkehrsplanung: „Der Kostendeckungsgrad zeigt, dass die Tösstallinie eine relativ unrentable Linie ist. Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad im ZVV liegt bei ca. 50%.“

Die relevanten Zahlen der Tösstallinie haben sich insgesamt so entwickelt, dass in absehbarer Zukunft keine Angebotsänderungen geplant sind. Ein Abbau des Angebots ist „keinesfalls zu befürchten“. Der ZVV ist zurzeit aber auch nicht gewillt, Massnahmen einzuleiten, die zu einer weiteren Verbesserung der Zielerreichung führen könnten: „In der letztes Jahr durchgeführten Studie des Büros Romann/Müller/Kissling, initiiert von den Tösstaler Gemeinden und der IG Tösstallinie, wurden keine kurzfristig umsetzbare Lösungsansätze gefunden. Das Ziel, mit baulichen Investitionen im Tösstal einen rationelleren Betrieb gestalten zu können, konnte nicht erreicht werden. Erst wenn sich die Randbedingungen in Winterthur wesentlich verändern (Bahn 2000 2. Etappe) ist es voraussichtlich zweckmässig an neue Konzepte zu denken,“ so die Anmerkungen des ZVV zur mittelfristigen Zukunft der S26.

### Intern

#### Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsidium:

Nicole Schwarz

Kemmler

Bolsternbuckstr. 36

8483 Kollbrunn

Vizepräsidium:

Alois Fischer

Eggelenstr. 4

8492 Wila

Aktariat:

Brigitta Meierhofer

Seelmatten

8488 Turbenthal

Rechnungsführung und

Mitglieder-

administration:

Fredi Baumgartner

Eichhalde 20

8492 Wila

/ Martin Weisskopf-

Enlger

Kleinbäretswilerstrasse

8492 Gibswil

Logistik:

Christel Kägi

Eichhaldenstr. 4

8492 Wila

Publikationen:

Hannes Gehring

Müliwiesstr. 57

8487 Zell

Beisitz:

Peter Schwarzenbach

Raad

8498 Gibswil

# Ist der Bahnhof offen?

## Öffnungszeiten der lokalen Beratungs- und Verkaufsstellen

*Brigitta Meierhofer* Die Verkaufsstellen im Tösstal sind darauf angewiesen, möglichst viele Leistungen zu verkaufen. Genügend Umsatz rechtfertigt die Grundkosten jeder Verkaufsstelle. Ansonsten wird sie aus Kostengründen aufgehoben.

**Um der Schliessung der lokalen Verkaufsstellen vorzubeugen, ist es dringend notwendig ihre Dienstleistungen jetzt und heute zu nutzen.**

Kaufen Sie Ihre Abonnemente und Billette an den lokalen Verkaufsstellen, profitieren Sie von den kurzen Wartezeiten und von hochmotiviertem Personal.

Wo Sie die lokalen Verkaufsstellen finden und deren Öffnungszeiten ersehen Sie aus der folgenden Tabelle:



SBB Verkaufsstellen und Öffnungszeiten				
Ortschaft	Wo?	Mo - Fr	Samstag	Sonntag
<b>Winterthur Grüze</b> (Änderungen ab Herbst 2002)	SBB	05.30 - 21.30	05.30 - 21.30	06.00 - 21.30
<b>Winterthur Seen</b> (Änderungen ab Herbst 2002)	SBB	05.30 - 23.00	05.30 - 23.00	06.30 - 23.00
<b>Sennhof-Kyburg</b>	SBB/ Post	06.30 - 08.00 10.00 - 11.30 15.00 - 18.30	06.30 - 08.00 10.00 - 11.30	
<b>Kollbrunn</b>	SBB	05.30 - 21.00	05.30 - 09.00 09.45 - 12.00 13.45 - 16.00 16.45 - 20.00	06.40 - 09.00 09.45 - 12.00 13.45 - 16.00 16.45 - 20.00
<b>Rikon</b>	SBB	05.50 - 11.20		
<b>Rämismühle -Zell</b>	Post	07.30 - 12.00 15.00 - 18.00		
<b>Turbenthal</b>	SBB	05.40 - 09.10 09.40 - 15.10 15.40 - 20.10	05.40 - 09.10 09.40 - 13.15	
<b>Wila</b>	Post	07.30 - 12.00 14.30 - 18.00	07.45 - 11.00	
<b>Saland</b>	Post	07.45 - 11.30 14.30 - 18.00	08.00 - 11.00	
<b>Bauma</b>	SBB	05.10 - 22.00	05.30 - 22.00	06.30 - 22.00
<b>Steg</b>	Post	07.30 - 11.30 14.30 - 17.45	07.30 - 11.00	
<b>Fischenthal</b>	SBB	6.45 - 11.15 13.45 - 18.15	07.30 - 10.45	
<b>Gibswil</b>	Post	07.30 - 12.00 15.00 - 17.30	07.30 - 11.00	
<b>Wald</b>	SBB	05.10 - 20.20	05.45 - 19.40	05.45 - 19.40
<b>Tann</b>	Post	07.30 - 11.00 14.00 - 17.30	08.00 - 10.15	
<b>Rüti</b>	SBB	06.15 - 19.15	06.45 - 18.15	06.45 - 19.15
<b>Jona</b>	Post	07.30 - 12.00 13.45 - 18.00	08.00 - 11.00	

# Rezepte gegen Slums+Vandalen

## Problematische Einnahmensicherung sowie Zunahme von Vandalismus- und Verslumungstendenzen im Regional- und S-Bahn-Verkehr der SBB

Peter Schwarzenbach

### Die Schwarzfahrerquoten steigen, man rechnet im Schnitt mit ca. 10%

Lange Jahre rechneten die SBB mit 2,9 %. Auf Grund sehr aufwändiger Grosskontrollen (Mit 40-50 Mann Zugpersonal, Bahn- und Kantonspolizisten) in der Westschweiz stellte man 10-17% Schwarzfahrer fest. Diese wenigen, wirklich effizienten Kontrollen zeigen nur „die Spitze des Eisberges“.

### Schwarzfahren ist zum Volkssport aller Schichten (nicht nur der Ausländer und Asylanten) geworden

Beispiel: ein Jahresabo kostet 1900 Fr., d.h. man müsste 32 mal in eine Kontrolle kommen, bis es nicht mehr rentiert. Wird nämlich der Zuschlag von 60 Fr. anstandslos bezahlt, dürfen nicht einmal die Personalien erfasst werden. Das System "Selbstkontrolle" im kondukteurlosen Zug ist im Grunde eine Überforderung der heutigen Gesellschaft.

### Die Regional- und S- Bahnzüge verslumen zunehmend

- weil zu wenig Personal durchgehend in den Zügen für Ordnung in jeder Hinsicht sorgt
- die wenigen Kontrolleure werden immer häufiger bedroht oder tätlich angegriffen (die Zuschläge von 60 - 80 Fr. führen zu Aggressionen)
- Anonymität im Zug führt zu Gleichgültigkeit oder aggressivem Verhalten (Vandalismus, Belästigungen)
- Die Kosten zur Behebung der mutwillig verursachten Schäden in Fahrzeugen steigen.
- Die Gesellschaft hat sich verändert. Wer muss diesem Umstand Rechnung tragen ? Die SBB oder die Gesellschaft ?

### Zu grosser Aufwand zur Erfassung der Schwarzfahrer

- Zu viele zahlen den Zuschlag nicht bar, sondern müssen von den Kontrolleuren aufwändig erfasst werden. Pro Fall dauert es im Durchschnitt 8-15 Minuten, oder mehr, dadurch ist der betreffende Kontrol-

leur verhindert, weitere Fahrgäste zu kontrollieren.

- Die Inkassostellen haben Mühe die geschuldeten Beträge zu bekommen: 1/3 zahlt rechtzeitig ein, 1/3 muss aufwändig mehrmals gemahnt werden, 1/3 verursacht Betriebskosten und die SBB erhalten trotz Hilfe des Stadthalters schliesslich kaum Geld.

### Mehr Personal braucht es in Zukunft so oder so

Zentrale Frage: In welcher Funktion und Erscheinung ?

Entweder nach dem Motto "bewachen und büssen!":

- mehr Bahnpolizisten
- mehr Stichkontrollpersonal
- mehr Reinigungspersonal
- mehr Arbeiter in den Unterhaltswerkstätten

Oder nach dem Motto: "Wir SBB sind für die Kunden da!":



Das Gefühl von Willkommensein und Geborgenheit (Bild SBB)

- Bedeutend mehr Zugsbegleiter, die alle Regional- und S- Bahnzüge durchgehend begleiten
- Anfänglich noch zusätzliche Einsätze von Kantons- und Securitaspolizisten unauffällig in Zivil, damit die Zugsbegleiter im Notfall Unterstützung erhalten und Vandalen rascher erfasst werden können. Zudem wird so die präventive Wirkung von in Zivilkleidern tätigen Polizisten in den Zügen zunehmend höher, als im eher provozierenden Uniformdienst.

Fortsetzung Seite 9

## Die junge Geschichte der IG Tösstal...

Fortsetzung von Seite 4

**Im Frühjahr 1998** veranstaltet die IG Tösstallinie auf externe Anregung eine Umfrage zu einem Nachtbus Winterthur – Bauma. Am 12. Oktober 1998 findet die Gründungsversammlung für den Verein "Nachtbus Tösstal" statt.

**Das Randstundenkonzept des ZVV (im Hinblick auf den Fahrplan 1999 lanciert)** veranlasst auch die IG Tösstallinie, pointiert dagegen Stellung zu beziehen. In der Mitteilung vom 25. Juni 1998 gibt der ZVV den Verzicht auf das Randstundenkonzept bekannt.

**Am 19. Oktober 1998** trifft sich der Vorstand der IG Tösstallinie zur ersten und bisher einzigen Klausur im Girenbad bei Turbenthal.

**Für die Einführung des neuen Fahrplanes im Sommer 1999**, der für das Tösstal viele Änderungen enthält, bietet die IG Tösstallinie den zuständigen Stellen von ZVV und Postauto Zürich ihre Mithilfe an. Letztlich beschränkt sich die Mitarbeit aber auf das Schreiben und Verteilen einer Grossauflage der Mitgliederzeitung und auf das Montieren von Werbebändern.

**1999 wird die IG Tösstallinie aktiv in Bezug auf das 125-Jahr-Jubiläum** der Tösstalbahn. Am 27. Oktober 1999 lanciert sie eine erste Sitzung mit Gemeindevertreterinnen und -vertretern. Dies ist der Startschuss für ein grosses Fest, das am 25./26. August 2001 stattfinden wird.

Die geplanten Festivitäten veranlassen die SBB zu einer Investition von 4 Mio. Franken in die Tösstaler Bahnhöfe. Ebenfalls im Hinblick auf das Fest wird die Sanierung von zwei Tunnels auf der Strecke Wald – Gibswil angegangen.

**An der Mitgliederversammlung vom 13.**

**April 2000** referiert der Verkehrsplaner Franz Kissling zur „Fahrplanproblematik im Tösstal“ und veranlasst damit den Vorstand der IG Tösstallinie, alle Gemeinden an der S26 an einen Tisch zu bitten. Ziel ist es, ein gemeinsames Vorgehen für den Fahrplan 2005 festzulegen.

Aus dieser Sitzung resultiert das "Leitbild Tösstallinie" und der Beschluss der Gemeinden, von einem Fachbüro eine Studie zum Öffentlichen Verkehr im Tösstal erarbeiten zu lassen. Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Weichen im Tösstal richtig gestellt werden, dass also Investitionen, die auf jeden Fall nötig sein werden (z.B. wegen der Strecken-Automatisierung), so getätigt werden, dass sie der Verbesserung des Angebots des ÖV und der Nachfrage der Kundinnen und Kunden im Tösstal dienen. Diese Studie "Zur Zukunft der Tösstallinie, Angebotskonzepte für den Zeithorizont 2006"

wird gegenwärtig (Sommer 2002) mit Verantwortlichen von SBB und ZVV diskutiert.

**Ab dem Fahrplanwechsel 2001** verkehrt anstelle des früheren, seit einigen Jahren nicht mehr angebotenen Sonntagsfrühzuges neu ein **Bus (05<sup>36</sup> Uhr ab Bauma)**.

Am sonnigen Wochenende des 25. und 26.

**August 2001 finden auf den meisten Bahnhöfen entlang der Tösstallinie Festivitäten statt**, ergänzt durch einen offiziellen Festakt (mit Festzug) mit kommunalen und kantonalen Behörden sowie Verantwortlichen von SBB und ZVV. Die Präsidentin der IG Tösstallinie äussert in ihrer Festansprache den Wunsch, dass das Interesse von Behörden und Bahnbenutzenden an der Tösstalbahn ungebrochen bleibe, indem alle nötigen Investitionen getätigt und die Bahn weiterhin rege benutzt werde.

Es ist erfreulich, dass sich **anfangs 2002** motivierte Mitglieder anstelle zurücktretender Personen im Vorstand aktiv einsetzen, sodass das Fortbestehen der IG Tösstallinie gesichert ist. Aus fast allen Gemeinden arbeiten engagierte Personen weiter an einer guten Zukunft der Tösstalbahn.

## Bin ich schon in Sennhof ?

Fortsetzung von Seite 5

Als **Erkennungszeichen mit Fernwirkung** und zur **Beleuchtung der nächsten Umgebung** soll er dienen. Zudem stellt er **das Tor zur Bahn** dar. Ohne Ortsname? Warum auf der Strassenseite? Wo der Bahnhof zu finden ist, wird an der Strasse schon früh ausgeschildert. Zudem weiss der auf der Strasse kommende meist auch in welcher Ortschaft er sich befindet, oder er hat in Notfällen die Möglichkeit die Hilfsbereitschaft eines Mitmenschen in Anspruch zu nehmen.

Im Zug ist kein Personal vorhanden für Auskünfte und Hilfestellungen. Ortskundige Mitreisende sind nicht jederzeit verfügbar. Für sprachunkundige Mitmenschen ist die Orientierung sehr schwierig.

Wünschenswert ist eine einheitliche Platzierung der Ortsschilder. Aus dem fahrenden Zug frühzeitig erkennbar, auch Nachts. Zudem in einer Schriftgrösse, die auch für Personen ohne ausgewiesene Weitsichtigkeit lesbar ist.

Der Versuch eines IG Tösstal Mitglieds, Auskünfte via **INFO Zugverkehr Telefon** zu erhalten, scheidert zwei Monate lang. Nach Versand eines persönlichen Briefs an die zuständige SBB-Stelle, probiert die betroffene Person erneut die INFO-Verbindung aus. Siehe da, diesmal klappt! Personal vom nächsten bedienten Kundenzentrum nimmt den Anruf entgegen. „Warum ist's mir bis anhin nicht gelungen eine Auskunft zu erhalten?“ An-



wort: „Die Telefone werden andauernd für Pizza-Bestellungen und andern Unfug benutzt!“ Somit entschied das Personal dieses Bahnhofs das Kundentelefon vorerst nicht mehr zu bedienen!

Doch dies hat sich nun durch den Einsatz des IG Tösstal Mitglieds geändert, die Anrufe werden in Zukunft entgegengenommen! Noch eine Bitte an die Pizza-Besteller und andere Witzbolde: lasst den Unfug oder benutzt wenigstens euer eigenes Handy, vielleicht seid auch ihr einmal dringend auf eine Auskunft oder Hilfe angewiesen.

## Rezepte gegen Slums+Vandalen

*Fortsetzung von Seite 7*

### Zukünftige Einnahmen-Sicherung nach dem Prinzip: "Lieber den Spatz in der Hand, als die Taube auf dem Dach"

Durch die rund 10% Schwarzfahrer entgehen den SBB zweistellige Millionenbeträge. Wie lassen sich wenigstens ein Teil dieser Verluste doch noch einnehmen ?

1. Durch massive Investitionen in neue Zugsbegleiterstellen, sodass in allen S-Bahn- und Regionalzügen ein Zugbegleiter für mehr Sicherheit, Ordnung, Wohlbefinden der Fahrgäste und zur Einnahmen-Sicherung (ohne massive, aggressionsauslösende Zuschläge) sorgt.
2. Durch die verbesserte Reiseatmosphäre werden wieder mehr Fahrgäste im Freizeitverkehr und in Randzügen anzutreffen sein.
3. Weniger Schäden durch Vandalismus. Mehreinnahmen wären die Folge. Wenigstens 30-50% der zur Zeit durch Schwarzfahrende entgangenen Millionenbeträge könnten so in Zukunft wieder in die Kasse der SBB fließen.

### Die SBB sind der "Charta für die Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Verkehr" beigetreten

Die SBB haben sich damit verpflichtet "geeignete, präventive Massnahmen zu ergreifen, um Situationen zu vermeiden, bei denen sowohl Fahrgäste wie auch Personal ein Gefühl von Gewalt und Aggression aufkommen lassen". Kondukteurloser Regional- und S-Bahn-Betrieb nur mit einzelnen Stichkontrollen (im Zangenangriff), hohen Zuschlägen für Schwarzfahrer von 60.- bzw. 80.- Fr. und vorwiegend nur polizeiliche Überwachung aber erhöhen eher die Gewaltbereitschaft sowohl der Fahrgäste wie des Personals.

### Die SBB halten (noch) am gegenwärtigen System fest und probieren es (seit 12 Jahren) weiter zu optimieren (wie lange wohl noch?)

Anfangs 2002 bestand bei den SBB keine Stelle oder Projektgruppe, welche grundlegende Alternativen zum gegenwärtig praktizierten kondukteurlosen Regional- und S-Bahn-Betrieb studierte. Erst seit der Vergewaltigung einer jungen Frau in einem S-Bahnzug, immer häufigeren Klagen über Belästigungen von Reisenden sowie zunehmender Verslumung der Regionalzüge hat die SBB-Führung wie folgt reagiert:

- Versuch mit einem polizeilich bewachten Treffpunkt-wagen auf der Linie 5
- Projekt, weitere Regionalzüge mit Videoüberwachung auszurüsten sowie die Zuschläge für Schwarzfahrer zu erhöhen
- Aufstockung der Bahnpolizei-Bestände

In der Presse und in politischen Gremien wird hingegen die Wiedereinführung der Zugsbegleitung durch Kondukteure in Regional- und S-Bahnzügen immer deutlicher gefordert.

### Artikel in "20 Minuten" vom 25. September 2002:

Ab dem 15. Dezember verbessern die Zürcher Verkehrsbetriebe ihr Nachtnetz-Angebot an Wochenenden, wie die ZVV-Verantwortlichen gestern mitteilten. In den S-Bahnen, die nachts verkehren, sollen Zugsbegleiter zum Einsatz kommen. Dabei handle es sich um eine Art Pilotprojekt für die Wiedereinführung von Kondukteuren, hiess es weiter.



Bild SBB

*Sauberkeit auf dem Bahnhofareal*

## Das stille Örtchen

*Brigitta Meierhofer*

### Cleanteam Winterthur

Ruhe, Ordnung und Sauberkeit sind in der Schweiz keine leeren Worte. Von uns und unsern Mitmenschen werden sie meist auch sehr geschätzt!

Noch immer wird die Schweiz als das saubere, beinah übertrieben reinliche Land angesehen. Ruhe und Ordnung ist hergestellt, wenn

# ZUGnummer 14

## Impressum

### Herausgeberin

IG Tösstallinie,  
Bolsternbuckstr. 36,  
8483 Kollbrunn,  
PC-84-51386-8,  
e-mail:  
[ig.toesstallinie@bluewin.ch](mailto:ig.toesstallinie@bluewin.ch)

### Redaktion, Gestaltung, Inserate

Hannes Gehring,  
Müliwiesstr. 57,  
8487 Zell,  
Tel: 052 383 17 01,  
e-mail  
[hannes.gehring@freesurf.ch](mailto:hannes.gehring@freesurf.ch)

### Abonnemente und Mitgliedschaften

Fredi Baumgartner,  
Eichhalde 20, 8492  
Wila / Martin  
Weisskopf-Enlger,  
Kleinbäretswilerstrasse,  
8492 Gibswil

### Druck

Druckerei Sieber AG,  
8340 Hinwil  
Auflage  
2000 Exemplare  
Redaktionsschluss  
ZUGnummer 15:  
7. April 2003

Rücksichtnahme richtig verstanden und auch praktiziert wird.

Verunreinigungen, Sachbeschädigungen, Lärm zu falscher Zeit am falschen Ort sind nicht erwünscht. Anstelle sich abzuwenden, nichts zu sehen, nichts zu hören, ist es besser sanft oder energisch darauf hinzuweisen, dass dieses nicht erwünscht ist. Dies hilft jenen Mitmenschen, die Rücksicht nehmen noch nicht gelernt oder falsch verstanden haben! Jeder Einzelne trägt auch dazu bei, indem Abfall jeder Art in die dazugehörigen Behälter geworfen wird.

Täglich, von frühmorgens bis spät in der Nacht werden die Bahnhöfe, auch an der Tösstallinie, von Reisenden frequentiert, als Treffpunkt auserkoren, zu einem Kiosk-Einkauf angepeilt oder die WC-Anlage wird benutzt (wenn diese nicht wegen Vandalismus geschlossen ist). Das heisst, trotz rücksichtsvollen Leuten fallen einige Arbeiten an. Abfalleimer leeren und Bahnhofsgelände inkl. Perron und Unterführung wischen. Bahnhofsbüro, Wartesaal und Fenster reinigen. Billettautomaten und Fahrplantaafeln in Ordnung halten. Bei nicht bedienten Dienststellen Lautsprecher und Kundentelefone kontrollieren.

All diese Arbeiten besorgt vom Bahnhof Seen bis Gibswil das **Cleanteam Winterthur**. Von Montag bis Freitag betreut ein sogenanntes Mobilteam, bestehend aus zwei Mitarbeitern und einem Reinigungsfahrzeug, diese Haltestellen. Wila, Saland und Gibswil als weniger frequentierte Bahnhöfe werden 2 bis 3 Mal in der Woche auf Vordermann gebracht. In Steg ist der Bahnhofmieter für die Anlage zuständig.

An Wochenenden übernimmt bei den bedienten Bahnhöfen im Bedarfsfall das örtliche SBB-Dienstpersonal eigenhändig auch noch die anfallenden Aufräum- und Putzarbeiten.

### Bahnhoftoiletten

In Tann ist **keine** WC-Anlage vorhanden. Bei den Haltestellen Saland, Fischenthal und Gibswil ist der Toilettenbereich **geschlossen**.

Zudem ist in einigen Bahnhöfen die WC-Anlage nicht jederzeit zugänglich. Nachts und an Wochenenden sollen durch Schliessung der Anlagen Beschmierungen, Verunreinigungen und mutwillige Zerstörungen verhindert werden.

Leider wird so eine weitere Dienstleistung, die auch zum Wohlgefühl der Fahrgäste der SBB und der übrigen Benutzer der Bahnhofareale beiträgt, stark eingeschränkt. Eine **öffentliche** Toilette müsste jederzeit aufgesucht werden können und niemand sollte seine dringenden Geschäfte an unpassenden Orten erledigen müssen.



**Öffentliche Toiletten bei den Bahnhöfen fallen nicht in den Bereich des Cleanteam Winterthur bzw. der SBB, da die Gemeinden für deren Betrieb, die Öffnungszeiten und den Unterhalt zuständig sind.**

**Bitte wenden Sie sich also an die zuständige Gemeinde, wenn Sie auf unbefriedigende Situationen rund um ein Bahnhof-WC treffen.**

Abschliessend gebührt an dieser Stelle all diesen Menschen die auf den Bahnhöfen, aber auch anderswo, unsern Müll wegräumen, die öffentlichen Räume und Anlagen reinigen und teilweise unter widrigen Umständen für unsere Bequemlichkeit sorgen, ein herzlicher Dank!

*Eine Anregung für unsere Gemeindepolitiker*

## PubliCar oder Postauto?

### PubliCar, eine Lösung für die Zukunft?

*Peter Schwarzenbach* Die Tösstalbahn erschliesst grössere Ortschaften, jedoch all die kleinen, teils auch neu entstandenen Siedlungsgebiete und Weiler im Umkreis der einzelnen Bahnhöfe und Haltestellen sind nicht (oder nur vereinzelt zu den Hauptverkehrszeiten) mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient. Bereits seit längerer Zeit beantragen einzelne Gemeinden, dass nur schon entlang der Tösstalbahnstrecke zusätzliche Eisenbahnhaltestellen einzurichten seien. Doch dafür ist in erster Linie das Fahrgastaufkommen zu klein und teilweise spricht die durch zusätzliche Zugshalte verlängerte Fahrzeit dagegen. So sind eben andere Lösungen der Feinverteilung zu suchen.

Wald hat z.B. vorerst eine Ortsbuslösung (Postauto) gefunden, damit werden einzelne Gemeindegebiete erschlossen. Doch die Fahrgastzahlen sind sehr kritisch. Im grossen Postauto sind im Durchschnitt nur etwa 8 - 10 Personen anzutreffen, aber immerhin. Für die

verkehrstechnische Erschliessung ländlicher und eher dünn besiedelter Gebiete durch den konventionellen Buslinienbetrieb ist dies wirtschaftlich gesehen vielfach zu teuer, insbesondere in den Randzeiten und ausserhalb der Hauptverkehrszeiten (zu viele leere Plätze). Viele Leute empfinden dann das aus finanziellen Erwägungen reduzierte Angebot als mangelhaft und nicht ihren Bedürfnissen entsprechend. Somit ist die ungenügende Verfügbarkeit (Fahrplandichte) ein Hauptgrund dafür, dass das eingeschränkte Angebot des fahrplanmässigen Linienverkehrs nicht genutzt wird. Der schlechte Kostendeckungsgrad verhindert sowohl die Einführung von neuen Buslinien als auch die Erhöhung der Fahrplandichte einer bestehenden Linienbusverbindung.

Die Postauto CH bietet daher eine sehr erfolgreiche Lösungsmöglichkeit an, genannt PubliCar. Es handelt sich hier um ein ausgefeiltes Rufbus-System welches zur Zeit in der Schweiz in 26 grösseren dünn besiedelten Gebieten einen massgeschneiderten ö.V.-Bedienungskomfort anbietet. Z.B. March (Uznach), Seerücken (Frauenfeld), Jura (Neuchâtel) u.s.w. Leider ist PubliCar bis jetzt im Gebiet des ZVV noch nicht vorgesehen, aber "was noch nicht ist, kann noch werden!" So ist es angezeigt die Planung und allfällige Einführung des PubliCar-Systems der Postauto CH, z.B. in den Gebieten Wald/Fischenthal/Bauma und eventuell auch im unteren Tösstal, an die Hand zu nehmen. Die Behörden von Wald haben bereits erste Abklärungen in gang gesetzt.

### So funktioniert PubliCar

1. Sie melden Ihren Fahrtwunsch per Telefon. Die Disposition überprüft, ob ein Fahrzeug in ihrer Nähe ist, oder ob ein weiteres geschickt werden muss, und bestätigt Ihnen die Abholzeit.
2. Die Disposition teilt dem Fahrzeug per SMS den Fahrauftrag mit. Sie koordiniert die Wünsche mehrerer Fahrgäste und errechnet die optimale Fahrstrecke.
3. PubliCar holt Sie ab, – Sie tolerieren auf der Sammelfahrt kleine Umwegfahrten – und bringt Sie an Ihr Ziel, von Tür zu Tür.

### Günstiger als ein Linienbetrieb

Der Betrieb von PubliCar ist kostenmässig leicht günstiger als ein Linienbetrieb mit vergleichbarem Angebot und vergleichbaren Betriebszeiten. Durch die zentrale Disposition der Fahrtwünsche und das Sammeltransportsystem können Synergien genutzt werden. Die Reserva-

tionen werden in Call Centers von Postauto CH mit moderner Kommunikationstechnologie wie GPS (Global Positioning System) disponiert und mittels Natel-SMS an die Fahrzeuge weitergegeben.

### Im nationalen Tarifsystem integriert

PubliCar anerkennt alle Fahrausweise des nationalen Tarifs öffentlichen Verkehrs für die entsprechende Strecke: Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten, Streckenabos, GA und 1/2-Tax. Zusätzlich wird eine einheitliche Grundgebühr erhoben.

### Ohne Fahrplan und feste Haltestellen

PubliCar stellt für ein bestimmtes Gebiet das Grundangebot. Dieses kann in Spitzenzeiten durch Busse im Linienbetrieb ergänzt werden. Die Hauptmerkmale sind:

- Tür-zu-Tür-Service, keine fixen Linien und Haltestellen
- Bestellung über die in der ganzen Schweiz einheitliche Gratis-Nummer 0800 55 30 60
- Klar eingegrenzte Betriebszonen und – Zeiten



## Ihre Verbindung

### zur Zeit in der March!

**Ein Anruf bringt Sie an Ihr Ziel –  
Wann Sie wollen und wohin Sie wollen im PubliCar Gebiet**

Postauto Regionalzentrum  
Linth-Schwyz-Glarus  
Zürcherstrasse 86  
Postfach 517  
8730 Uznach  
Tel: 055 285 82 82  
Fax: 055 285 82 83

**PubliCar**  
March-Linth



- **Sammeltransport:** Beförderung gleichzeitig mehrerer Personen mit unterschiedlichen Abfahrts- und Ankunftsorten

PubliCar setzt Kleinbusse mit 8 bis 18 Sitzplätzen ein, die selbst auf schmalen Strassen und Feldwegen problemlos verkehren können. So werden auch entlegene Siedlungen sicher erreicht. Der Komfort ist vergleichbar mit demjenigen von Personenwagen.

#### **Zusätzliche Dienstleistungen**

- PubliCar "Night" in der Ajoie, in Sursee, Frauenfeld, Brig-Blatten, Brigerberg, March-Linth und Waadt
- PubliCar auch im urbanen und städtischen Gebiet: Delémont, Gland
- als Schulbus in Illighausen, TG
- für mobilitätsbehinderte Personen
- als "Thurgauer Gepäck-Taxi" für Wander- und Fahrrad-Touristen

**14**  
**publiCar**  
**nummer**

## **WYLER AG**

### **Bauunternehmung**

Empfiehl sich höflichst für sämtliche **Hoch- und Tiefbauarbeiten**

**Wyler AG**  
**Eschmatt**  
**8498 Gibswil**

**Tel. 055'245'14'31**  
**Fax 055'245'16'39**

- **Neu- und Umbauten**
- **Renovationen**
- **Kanalisations- und Werkleitungsbau**
- **Umgebungen**
- **Gerüstbau/Vermietung**

**S-Bahn Zürich – Die beste Verbindung  
zwischen Stadt und Land.**



 **SBB CFF FFS**