

39 nummer

Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstallinie 23. Jahrgang Nummer 39 Frühling 2016

Nachtbus Tösstal: Supererfolg. Wieso dann keine Früh- und Spätzüge?

Die Welt scheint immer unsicherer

Start Nachtbus Tösstal 1999

Nachtbus Tösstal

Start Nachtbus 20. Februar

Abfahrt jeweils Nacht Samstag auf Sonntag, um 1 Uhr ab Bahnhofplatz Winterthur (vis à vis Post), ins Tösstal bis nach Wila.

Fahrplan

- 1:00 Winterthur Bahnhofplatz, vis à vis Post
- 1:07 Seen "Schulhaus" (PTT-Haltestelle)
- 1:10 • Sennhof "Frohsinn"
- 1:13 • Kollbrunn Bahnhof
- 1:18 • Rikon Bahnhof
- 1:22 • Zell Müliwies + Dorfplatz
- 1:30 • Turbenthal "Splendid"+ Käserei
- 1:33 • Wila Werkhof + Bahnhof

• Halt nur zum Aussteigen

Billet: Fr. 6.- bis 10.-, je nach Strecke; im Bus lösen.

Was gehen uns die Flüchtlinge an?

Hannes Gehring *Immer öfter hören wir von Menschen, die in unsicheren Booten das Meer von Afrika her überqueren und Schutz und Geborgenheit in Europa suchen. Der Strom nimmt ständig zu, wir haben Angst, überschwemmt zu werden. Was sollen wir tun? Ich habe überlegt, ob es notwendig und fair wäre, eine Immigrantenfamilie in unserer Wohnung einziquartieren. Aber so tun denn doch die Reichen, dieses eine Prozent der Schweizer, welches zusammen ein Vermögen von 588'000 Millionen besitzt? Wieso machen wir nicht ein Gesetz, das vorschreibt, dass Zweitwohnungen obligatorisch vermietet werden müssen, in der Zeit wo sie leer stehen. Dann könnten wir problemlos eine Million Flüchtlinge aufnehmen. o.k., integriert wären sie dann noch nicht. Wir dürfen sicher nur so viele aufnehmen, wie wir auch integrieren können. Ich denke, man müsste von den Flüchtlingen verlangen, dass sie innerhalb eines Jahres eine Schweizersprache sprechen. Sonst müssten sie die Schweiz wieder verlassen, aus-*

- SOS - Dringend gesucht: Mitgliederbetreuender
 Christoph Gerber hat seit März 2010 diese anspruchsvolle Arbeit gemacht: die Mitgliederliste auf dem neuesten Stand gehalten, die Mitgliederzeitung verschickt, den Jahresbeitrag einkassiert und den Kassenbericht für die Mitgliederversammlung geschrieben. Nun möchte er sein Amt abgeben. Bitte nehmen Sie mit ihm Kontakt auf: finanzen@ig-toesstallinie oder Telefon 055 245 10 28.

ser sie kämen aus einem Kriegsgebiet.

Der Artikel von Arthur Rutishauser im Tagesanzeiger vom 23. Januar "Die Flüchtlinge, der Terror und die Angst vor Rechtspopulisten zwingen die Mächtigen am WEF, an einer Lösung des Syrienkonflikts zu arbeiten" hat mich sehr beeindruckt:

Dass die europäischen Mächte und ihre Verbündeten seit fünf Jahren zuschauen, wie sich aus einem Bürgerprotest ein Bürgerkrieg mit internationalen Dimensionen entwickelte, ist eine Schande. Es brauchte Hunderttausende Tote, den Kriegseintritt Russlands, gefolgt vom Abschuss eines ihrer Kampfflugzeuge durch die Türkei, Amokläufe in Paris, Kalifornien und Istanbul und nicht zuletzt 1 Million Flüchtlinge, die nach Europa drängten, bis sich in

Fortsetzung --> Seite 3

Der Nachtbus Tösstal startete am 20. Februar 1999 und war von Anfang ein Erfolg. Er wurde als N68 zur rentabelsten Nachtlinie des ganzen Zürcher Verkehrsverbundes ZVV. Sie bringt 3 Mal mehr ein, als sie kostet. Auch die S26 ist gut ausgelastet. Dass der ZVV keine Früh- und Spätzüge einsetzt ist Willkür!

Ralf Wiedenmann Die IG Tösstallinie unterstützte bereits 1997 das Projekt eines Nachtbusses von Winterthur ins Tösstal. Im jenem Sommer regte Gemeindepräsident Ueli Wyss von Wila einen solchen Nachbus an (siehe ZUGnummer 5), auf Wunsch von Jugendlichen aus Wila: immer wenn das Fest am Geils-

gehen. Ich fordere deshalb die Kantonsräte aus dem Bezirk Winterthur und die Gemeinden entlang der Tösstallinie auf, beim ZVV und beim Regierungsrat Protest einzulegen und im Kantonsrat einen Vorstoss einzureichen mit dem Vorwurf der Willkürlichkeit:

Die erste S26 erreicht Winterthur um 6:16, die letzte verlässt es um 23:52. Der Kostendeckungsgrad beträgt 44%. Von den zwischen 6:16 und 8:16 ankommenden fünf Zügen weisen alle eine hohe Auslastung, zwei Züge sogar eine sehr hohe Auslastung auf.

Die Auslastung der Züge auf anderen Zubringerlinien nach Winterthur ist niedriger, der Kostendeckungsgrad bis auf die S33, S35 und S41 ebenfalls:

Linienerefolgsrechnung 2013; aufwand- und defizitfinanzierte Linien

MVV	Linie	Verlauf	Kostendeckungsgrad	Total Kosten	Total Ertrag
PAG	N68	Winterthur - Rikon im Tösstal - Turbenthal - Wila	288.7%	37'916	109'458
PAG	N51	Oberglatt - Dielsdorf - Steinmaur - Schneisingen / Bachs	244.3%	44'578	108'917
PAG	N60	Winterthur HB - Oberwinterthur - Seuzach - Adlikon	203.2%	38'617	78'470
VBZ	N5	Zürich, Bellevue - Schmiede Wiedikon	192.7%	128'982	248'543

ten sei, müsse man man sich blitzartig verabschieden, und auf den letzten Zug rennen. Auf eine dringliche Anfrage von KantonsrätInnen am 23. November 2015 hatte der Regierungsrat eine Liste aller ZVV-Linien mit ihren Kosten und Erträgen erstellt. Die Linie N68 von Winterthur nach Wila hat mit 288,7% den höchsten Kostendeckungsgrad.

Der ZVV erklärt, dass er bei der Einführung von Früh- und Spätkursen die Kosten im Auge haben müsse. Allerdings muss das wohl für alle Linien gelten, und nicht nur für die S26. Die IG-Tösstallinie bleibt bei ihrem Vorwurf, dass die Ablehnung der von der Gemeinde Zell, Wila, Turbenthal und der regionalen Verkehrskonferenz Winterthur geforderten zusätzlichen beiden Züge (Bauma 5:04 nach Winterthur, Winterthur 0:52 nach Bauma) auf der S26 willkürlich ist. Die Angebotsverordnung sieht eine Betriebszeit von 6-24 Uhr vor. Dies bedeutet, dass Winterthur mit der S26 aus dem Tösstal spätestens um 6 Uhr am Morgen erreicht werden soll, und umgekehrt das Tösstal erreichbar bleibt, bei spätester Abfahrt in Winterthur um 24 Uhr. Die Angebotsverordnung gewährt dem ZVV einen Ermessensspielraum, doch dieser darf nicht willkürlich genutzt werden, sondern entsprechend der Nachfrage. Eigentlich setzt sich der ZVV implizit selbst dem Vorwurf der Willkürlichkeit aus. Bei der Ablehnung der Fahrplanbegehren im Frühjahr 2013 hiess es, der ZVV müsse erst ein Randstundenkonzept festlegen. Das heisst im Umkehrschluss doch wohl, dass der derzeitige Fahrplan am frühen Morgen und späten Abend ohne Konzept, also willkürlich ist. Dass im Zweifelsfall die Politik entscheide, stimmt ebenfalls nicht: Die Politik entscheidet über den ZVV-Rahmenkredit aus Ganzes, und nicht über jedes einzelne Be-

1. S29 Winterthur-Stein am Rhein: Kostendeckungsgrad: 40.3%. Die erste S29 erreicht Winterthur um 5:48, die letzte verlässt es um 0:12. Von den sechs zwischen 5:48 und 8:11 ankommenden Zügen weisen drei eine tiefe Auslastung auf, einer eine hohe und zwei eine sehr hohe.
2. S30 Winterthur-Weinfeld: Kostendeckungsgrad: 41.4%. Die erste S30 erreicht Winterthur um 5:12, die letzte verlässt es um 0:45. Zwei der sechs Züge mit Ankunft in Winterthur zwischen 5:12 und 8:15 kommen in Winterthur mit tiefer Auslastung an.
3. S33 Winterthur-Schaffhausen: Kostendeckungsgrad: 71.3%. Die erste S33 erreicht Winterthur um 5:54. Die letzte verlässt es um 0:12. Einer der sechs Züge zwischen 5:54 und 8:19 kommt in Winterthur mit tiefer Auslastung an.
4. S35 Winterthur-Wil SG. Kostendeckungsgrad: 51.9%. Die erste S35 kommt in Winterthur um 5:45 an, die letzte verlässt es um 0:48. Drei der sechs Züge mit Ankunft zwischen 5:45 und 8:11 kommen in Winterthur mit tiefer Auslastung an, nur einer mit sehr hoher.
5. S41 Bülach-Winterthur: Kostendeckungsgrad: 54.2%, Abschnitt Waldshut-Bülach nur 36.6%. Gesamtstrecke damit rund 45%: Die erste S41 kommt in Winterthur um 5:48 an, die letzte verlässt es um 23:42. Von den sechs Zügen mit Ankunft zwischen 5:48 und 8:24 kommt einer mit tiefer Auslastung, vier mit hoher und einer mit sehr hoher Auslastung an.

den westlichen Kapitalen die Erkenntnis durchsetzte, es sei nun an der Zeit, mit aller Macht an einer Beendigung des Kriegs in Syrien zu arbeiten. Auf eine halbe Milliarde Europäer wäre 1 Million Flüchtlinge eigentlich problemlos zu verteilen. Nimmt man die Schweizer Aufnahmequote zum Massstab, dann hätten in der EU 2,5 Millionen Flüchtlinge Platz. Davon ist man weit entfernt. Die Politiker sind nicht bereit, eine grössere Zahl von

Flüchtlingen aufzunehmen – aus Angst vor einem Wahlsieg der rechtsnationalen Parteien wie dem Front National. Doch vor, während und nach dem WEF wurde über einen Frieden in Syrien verhandelt. Zwischen Russland und Amerika, Iran und Saudiarabien, der Türkei und Vertretern des Assad-Regimes. Weil klar wurde, dass es keinen anderen Weg gibt. Wer sich in dieser Sache nicht engagiert, muss damit rechnen, dass morgen Flüchtlinge vor der Tür stehen.

Güterströme aus aller Welt fliessen zusammen, werden sortiert und wieder verteilt

Wir erlebten den Rangierbahnhof Limmattal

Am 11. November 2015 trafen sich zwei Dutzend Mitglieder der IG Tösstallinie und weitere Interessierte zum Essen in Dietikon und für eine Führung durch den Rangierbahnhof Limmattal (RBL). Er ist einer der grössten und leistungsfähigsten Rangierbahnhöfe Europas und der wichtigste Bahnhof für den nationalen Einzelwagenladungsverkehr in der Schweiz.

Hannes Gehring Schon 10 Minuten vorher mutmassen wir gespannt vor dem Ristorante Casa da Vinci – es öffnet erst um 17:30 – wie viele wohl kommen würden. Herr Muratti winkt uns bereits früher hinein und bald sitzen schon ein Dutzend unternehmungslustig bei Pommes, Pouletbrust mit Kräuterbutter, garniert mit Salat und Früchten.

steigen einige Treppen hoch in einen hellen Saal. Vor einem riesigen Plan der Gleisanlagen des RBL (Bild Seite 4) erklären die beiden das heutige Programm. Zuerst werden wir in einem Film die Arbeitsweise des ganzen RBL erfahren, und danach in zwei Gruppen einen Kontrollraum und dann die Gleisfelder besichtigen.



Um 19:04 holt uns der weiss-blaue Personalbus des RBL ab. Wir werden freundlich von unseren zwei „Reiseleitern“ empfangen und

Fortsetzung -->

Inhalt

Start Nachtbus Tösstal 1999	1
Was gehen uns die Flüchtlinge an?	1
- SOS - Dringend gesucht: MitgliederbetreuendeR	1
Wir erlebten den Rangierbahnhof Limmattal	3
Unsere abenteuerlichen Reisen mit der Eisenbahn in England	6
Auf nach Italien	7
Die Rittnerbahn oberhalb von Bozen	8
Anmeldeformular IG Tösstallinie	9
Der lange Weg zu einem neuen Fahrplan	10
Rückblick auf die Einweihung der historischen Bahnhofshalle	13
Impressum	15
Stand des Ausbaues der Tösstallinie	16
Mitgliederversammlung	16



Auf dem Gleisplan an der Wand sind links die 18 Einfahrgleise gezeigt, die dann in nur zwei Gleise zum Ablaufberg links der Bildmitte münden, sich dort verzweigen in die 64 Richtungsgleise in Bildmitte und dann wieder ver-

und Gewicht ins zentrale Cargo Informations System CIS der SBB eingegeben. Nun geht's via Bözberg nach Rotkreuz und zum Rangierbahnhof Limmattal, welcher gute Anschlüsse an 110 verschiedene Bestimmungen ermög-



Der Gleisplan des RBL: links die 18 Einfahrgleise, die in den Ablaufberg münden, in der Mitte die 64 Richtungsgleise und rechts die 17 Ausfahrgleise

einigen in die 17 Ausfahrgleise rechts im Bild.

Nun startet der Film. Ein blauer Container erzählt von seiner Reise. Der blaue Container kommt im Kleinhüninger Hafen in Basel an. Er wird auf einen Güter-



licht. Mit andern Güterzügen fährt der Zug in eines der 18 Einfahrgleise ein. Nun wird die Lok abgehängt und ein Mitarbeiter löst mittels einer Zerlegeliste aus dem lokalen Dispositionssystem LimDis die Kupplungen aller Wagen mit unterschiedlicher Be-



Der Kontrollraum des Stellwerks west

wagen verladen und mit andern Wagen zu einem Güterzug zusammengestellt. Am Zug werden die betriebsnotwendigen Daten wie Empfangsbahnhof, Wagengattung, Länge

stimmung und sämtliche Bremsen. Die 2500 PS starke Rangierlok schiebt den Zug den Ablaufberg hoch, die Geschwindigkeit gesteuert vom Ablaufrechner, entsprechend dem Ge-

wicht des Zuges. Am Ablaufberg entnimmt ein Mitarbeiter die vom LimDis ausgedruckte Kupplerliste, von der ersichtlich ist, welche Wagen einzeln, und welche in einer Gruppe in die verschiedenen Richtungsgleise abrollen sollen. Vom Ablaufberg rollen die Wagen



Wir sind im Tunnel mit der Wagenförderanlage

über die vom Computer entsprechend gesteuerten Weichen in eines der 64 Richtungsgleise und bilden einen neuen Zug. Elektrodynamische Gleisbremsen verhindern ein brüskes Aufeinanderprallen der Wagen und ein Förderwagen schiebt die Wagen dicht anein-



Vor dem Ablaufberg wirft der Arbeiter die gelösten Kupplungen ab, um die Wagen zu trennen

ander, so dass sie wieder zusammengekuppelt werden können. Lichtschranken und Radar überwachen die Fahrt der Wagen, und gegen Ende des Richtungsgleises reduzieren Gleisbremsen die Geschwindigkeit so weit, dass Zeit bleibt um die Weichen zu stellen und um zu verhindern, dass die Wagen zusam-

menstossen. Nun wird der Zug mit einer weiteren Rangierlok in eines der 17 Ausfahrngleise gezogen. Der Visiteur kontrolliert alle Bremsen und macht eine Bremsprobe an allen Wagen, da ihre Bremsen vorher beim Rangieren gelöst waren. Jetzt ist der neue Zug bereit zur Weiterfahrt an seinen Bestimmungsort.

Nach dem Film ziehen wir uns orange Leucht-Gilets um und erreichen über Gänge und Treppen den grossen Kontrollraum des Stellwerks west, wo Männer im Halbdunkel vor einem grossen blinkenden Gleisbild und vielen Bildschirmen sitzen und online die Bewegungen der Wagen steuern und verfolgen. Genug der



Der seilgetriebene Förderwagen schiebt die Wagen zusammen © Bild Ruel

Theorie: wir gehen hinaus in die Nacht, zu den Gleisen. Zum Ablaufberg, wo die Züge dann in einzelne Wagen oder Wagengruppen zerlegt werden. Und wir steigen hinunter in einen langen Tunnel, der quer zur Fahrtrichtung alle Richtungsgleise unterquert. Er enthält die Eisenbahnwagenförderanlage, die in jedem

Richtungsgleis einen Förderwagen antreibt. Im Tunnel sind die Antriebsmotoren für alle Förderwagen platziert, die sie vom Stellwerk ferngesteuert über Drahtseile hin und herziehen wie die Kabine einer Standseilbahn. Wir

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:

Ralf Wiedenmann
praesident@ig-toesstallinie.ch
8487 Zell
Tel. 079 458 94 02

Vizepräsident und
Aktuar:

Rafael Haas
vizepraesident@ig-toesstallinie.ch
8492 Wila

Rechnungsführung,
Mitglieder-
Administration und
Logistik:

Christoph Gerber
finanzen@ig-toesstallinie.ch
8498 Gibswil-Ried
Tel. 055 245 10 28

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

Beisitzer

Hansruedi Büchi
Seelmatten
8488 Turbenthal

Fortsetzung -->



Vom LimDis ausgedruckte Kupplerliste für die Zusammenstellung des neuen Zuges

gehen wieder hinauf in die Dunkelheit zum Ablaufberg und sehen die Wagen zu uns herrollen, wie von Geisterhand bewegt. Mit langen Stäben, wie für Stabhochspringer, werfen Männer die schon gelöste Kupplung zwischen den Wagen ab, damit sie einzeln weiter in ein Richtungsgleis fahren können. Gegen Ende der Richtungsgleise sehen wir die Bremsen, welche die Wagen verlangsamen, damit sie nicht zusammenstossen. Und die Förderwagen, welche zwischen den beiden Schie-

nen des Gleises hinter die Wagen fahren, dann ihre Stossfinger aufklappen und mit einem kleinen Rad an der Fingerspitze gegen das Rad des Wagens drücken und so die Wagen gegeneinander stossen. Langsam wird es kühl, und wir sind froh, dass die Besichtigung bald zu ende geht. Zurück im Empfangsraum ziehen wir unsere Leucht-Gilets aus und bedanken uns mit leuchtenden Gesichtern und Baumerfladen bei unsern „Reiseleitern“.

Erfahren auch Sie hier, was wir im Zug erfahren haben

Unsere abenteuerlichen Reisen mit der Eisenbahn

In England fahren, im Verhältnis zur Bevölkerung, viel weniger Leute mit dem Zug, als bei uns in der Schweiz.

Hansruedi Büchi Ein Grund sind sicher die teuren Billette, die je nach Verkehrsaufkommen berechnet werden. Ich bezahlte zum Beispiel von London Luton nach Oakham am Morgen 77 Pfund, über Mittag aber nur 35 Pfund.

Einmal fuhr ich von London nach Leicester in älteren Schnellzugwagen. Als ich aussteigen wollte, war da aber kein Griff an der Tür zum Öffnen. Auf einer Zeichnung wurde gezeigt und beschrieben, wie man sie öffnen sollte: Fenster in der Tür herunterlassen, durch das Fenster hinaus die Türfalle ergreifen und hin-

auf ziehen. Ich habe dann jemand im Abteil gefragt, ob er für mich die Türe öffnen könne. Beim Einsteigen müssen die Türen dann von aussen durch den Kondukteur geschlossen werden. Was aber nur auf mit Fahrpersonal bedienten Zügen geht. Angeblich soll verhindert werden, dass jemand während der Fahrt hinaus fällt, weil viele glaubten, die Wagentüre sei die WC Türe.

Was in England auch oft vorkommt, ist die Durchsage, dass das Perron im nächsten Bahnhof zu kurz sei. Man muss dann in einen



Great Central Railway

© Millie Thom SW

Wagen ganz vorne gehen um auszusteigen. Die Türen hinten bleiben geschlossen, um zu verhindern, dass man beim Aussteigen das Bord hinunter purzelt.

In England gibt es vielfach auch auf Nebensrecken einen Kaffee Service im Zug. Da die Züge öfters stecken bleiben, muss man immer genug Zeit einrechnen. See you next on a Train Trip in England.

Auf nach Italien, ins unbekannte Zugland Südtirol. Als Tourist kann man sich im Verkehrsbüro ein Billett kaufen für ganz Südtirol, zum Preis von 28 Euro für 7 Tage.

Hansruedi Büchi Das Billett gilt für Bus und Bahn überall im ganzen Land. Von Mals nach Meran fährt seit 2005 wieder die Eisenbahn. Gefahren wird mit den Stadler Triebwagen, allerdings mit Dieselmotoren. Bei diesen Wagen kann man an diversen Stationen gleichzeitig auf beiden Seiten ein- und aussteigen.

Die Strecke wurde im Jahre 1906 gebaut und war in den Kriegen wichtig. Sie wurde dann 1992 eingestellt. Heute ist sie sehr beliebt bei den Touristen, die mit ihren Velos im Zug hinauffahren, und dann das Vinschgau hinunter radeln. Es gibt Streckenabschnitte, da ist der Zug gefüllt wie ein Züritram.

Vinschgaubahn
© Burgaunerhof
SW

Fortsetzung -->

Die Rittnerbahn oberhalb von Bozen, der Hauptstadt und Metropole des Südtirols

Rafael Haas Bozen gilt als „italienischste“ Stadt im sonst deutschsprachig geprägten Südtirol. Bozen liegt in einem tiefen Talein-

schnitt am Zusammenfluss von Etsch und Eisack. Die Stadt gilt als wichtiger Verkehrsknotenpunkt im Europäischen Nord-Süd Verkehr,



Blick aus der Gondelbahn nach Oberbozen auf die Stadt Bozen



Die imposanten Erdpyramiden am Ritten

da sie sowohl an der Brennerautobahn als auch an der Brenner Eisenbahnstrecke liegt.

Nördlich der Stadt liegt der Hausberg von Bozen, der „Ritten“ oder italienisch „Renon“. Der zentrale Ausgangspunkt für Freizeitaktivitäten ist Oberbozen, welches heute mit einer Gondelbahn erschlossen ist, die Oberbozen im 10-Minuten-Takt mit Bozen verbindet. Von dort aus lädt der Ritten im Sommer zum Wandern und zu Wellness ein, im Winter zu diversen Wintersportaktivitäten. Ein Highlight sind die sogenannten Erdpyramiden, welche mehrere Meter hoch aus tiefen Schluchten emporsteigen. Ursprünglich war der Ritten nicht mit der Seilbahn, sondern seit 1907 mit einer meterspurigen Zahnradbahn erschlossen, welche auf dem Waltherplatz mitten in der Stadt Bozen ihren Ausgangspunkt besass. Von dort verlief das Trassee zunächst als Strassenbahn durch die Stadt Bozen ehe sie mittels Zahnradabschnitt die Steigung nach Maria Himmelfahrt in Angriff nahm. Von dort aus verlief das Trassee wiederum als Adhäsionsbahn über Oberbozen und Lichtenstern nach Klobenstein. Als sich im Jahre 1966 ein folgenschwerer Unfall mit mehreren Todesopfern im Zahnradabschnitt ereignete, wurde der Bau der Seilbahn beschlossen und sowohl der Strassenbahnabschnitt in Bozen

als auch die Zahnradstrecke nach Maria Himmelfahrt stillgelegt. Der Bahnbetrieb erfolgt seitdem nur noch auf den Abschnitt Maria Himmelfahrt – Oberbozen – Klobenstein.

Heute verkehrt die Rittnerbahn im 15-Minuten-Takt zwischen Oberbozen und Klobenstein mit Kreuzung in Lichtenstern. Da die Bahnlinie über keinerlei Bahnsicherungsanlagen mit Signalen und gesicherten Streckenblöcken verfügt, muss auf eine andere Weise sichergestellt werden, dass es auf dem eingleisigen Abschnitt zu keinen Frontalkollisionen kommt. Dies wird mit einem einfachen Trick sichergestellt: Wie bereits erwähnt, findet die Kreuzung der Rittnerbahn ungefähr auf halber Strecke zwischen Oberbozen und Klobenstein in Lichtenstern statt. Der Fahrplan besteht also aus zwei Fahrzeugumläufen und somit auch zwei Lokführern. Nun wird jedem Lokführer eine Streckenhälfte zugeteilt, dem einen die Strecke Oberbozen – Lichtenstern, dem anderen die Strecke Lichtenstern – Klobenstein. Sie dürfen dann immer nur diesen Streckenteil fahren. Bei der Kreuzung in Lichtenstern tauschen dann die Lokführer jeweils die Fahrzeuge. So ist ein Fahrgast, welcher die Gesamtstrecke Oberbozen – Klobenstein befährt immer mit zwei verschiedenen Lokführern unterwegs. Da die Lokführer so aber gezwungen sind, in Lichtenstern jeweils auf die Gegenleistung zu warten, sind Kollisionen praktisch ausgeschlossen. Die kurze Stichstrecke Maria Himmelfahrt – Oberbozen wird für eingefleischte Eisenbahnfans dreimal am Tag während der sonstigen Wendezeit der Zuges in Oberbozen befahren.

Eine spezielle Geschichte hat auch das Rollmaterial der Rittnerbahn. Nach der Stilllegung der Zahnradbahn eigneten sich die damaligen Fahrzeuge, welche unter anderem von der SLM Winterthur gefertigt wurden, kaum mehr für den Adhäsionsbetrieb auf der Strecke Maria Himmelfahrt – Klobenstein. So beschaffte sich die Rittnerbahn zwei Occasions-Tramwagen von der Strassenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf aus Baden-Württemberg. Im Jahre 2009 konnte die Rittnerbahn abermals Occasionsfahrzeuge übernehmen, dieses Mal die alten Triebfahrzeuge mit Steuerwagen der Trogenerbahn. Diese leisten heute den Hauptdienst im Ausflugsverkehr. Wer also wieder einmal alte Schweizer Meterspur-Triebwagen im Einsatz sehen möchte, dann ist ein Ausflug zur Rittnerbahn nach Bozen genau das Richtige. Sowohl die Seilbahn Bozen – Oberbozen als auch die Rittnerbahn sind in den Südtiroler Tarifverbund integriert, sodass man mit einer Tageskarte beide Transportmittel nutzen darf.



Die ehemaligen Trieb- und Steuerwagen der Trogenerbahn im Einsatz bei der Rittnerbahn



Leidenschaftliche Frauen und Männer, von Winterthur bis Rütli

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

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

Name, Vorname

Strasse

Postleitzahl, Ort

e-mail-Adresse

Datum, Ort und Unterschrift

Bitte einsenden oder mailen an:

Christoph Gerber
Rosenbergstrasse 60
8498 Gibswil
finanzen@ig-toesstallinie.ch
PC 84-51386-8



Der lange Weg zu einem neuen Fahrplan

Am 13. Dezember 2015 kam es auf dem Schweizer Schienennetz zum grössten Fahrplanwechsel seit der Inbetriebnahme des Konzepts Bahn 2000 am 12. Dezember 2004.

Rafaël Haas Die vollständige Inbetriebnahme der Durchmesserlinie am Zürcher Hauptbahnhof ermöglichte eine Verbesserung des Fernverkehrsangebots auf der West – Ost Achse sowie die Umsetzung der 2. Etappe der vierten Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Die

oder was will wann von wo wohin? Dafür ist er auf aktuelle Strukturdaten, sprich Bevölkerungszahlen, Pendlerstatistiken und Entwicklungsprognosen für die zukünftige Entwicklung der Bevölkerungszahlen angewiesen. So sind die Verkehrsplaner in der Schweiz heute



Tagespresse erkannte die Tragweite dieser Fahrplan-Revolution erst etwa ein halbes Jahr vor dem Stichtag für die Inbetriebnahme, so dass für den Laien der Eindruck entsteht, so ein Fahrplanwechsel könne praktisch ad hoc durchgeplant und umgesetzt werden. Dem ist aber bei Weitem nicht so. Bis ein Fahrplan-konzept von den ersten Ideenskizzen zu einem umsetzbaren Gesamtkonzept gereift ist, braucht es mehrere Jahre bis gar Jahrzehnte.

Die Grundlagen für die Fahrplanentwicklung im öffentlichen Verkehr sind grundsätzlich nicht in der Verkehrsplanung zu finden, sondern in der Raum- und Strukturentwicklung. Da der öffentliche Verkehr das primäre Ziel verfolgt, Personen und Güter von A nach B zu befördern, ist ein Verkehrsplaner anfänglich erst einmal an der Frage interessiert, wer

bereits daran abzuschätzen, wie viele Züge es im Jahre 2030 braucht, damit die prognostizierte Nachfrage im öV gestillt werden kann. Gewisse Überlegungen werden aktuell sogar schon für das Jahr 2050 gemacht.

Die zukünftige Nachfrage im öffentlichen Verkehr hängt primär von drei Faktoren ab, welche es für die Angebotsplanung abzuschätzen gilt:

- Die Strukturentwicklung, das heisst die Bevölkerung- und Siedlungsentwicklung
- Die Veränderung des Modal Splits (Verhältnis der Bahnfahrer zu den Autofahrern)
- Die Entwicklung des Angebots im öffentlichen Verkehr

Die Strukturentwicklung für die nächsten 30 bis 50 Jahre zu prognostizieren ist keine triviale Aufgabe, da sie von zahlreichen Faktoren abhängt. So haben zahlreiche wirtschaftliche und politische Faktoren einen direkten Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung. Gibt es in Zukunft (wieder) ein Wirtschaftswachstum und damit mehr Arbeitsplätze, so werden auch die Bevölkerung und die Nachfrage im öV weiter steigen. Auch politische Entscheide wie beispielsweise eine Beschränkung der Zuwanderung oder die Beschränkung des Siedlungsraumes (verdichtetes Bauen) haben einen grossen Einfluss auf die Strukturentwicklung und damit auf das zukünftige öV Angebot.

Die Veränderung des Modal Spilts (das Verhältnis zwischen Nutzern des öffentlichen Verkehrs und Nutzern des motorisierten Individualverkehrs) ist ebenfalls ein wichtiger Einflussfaktor auf die öV-Nachfrage. Steigt zukünftig der Ölpreis aufgrund der immer knapper werdenden Ölvorräten oder nimmt der Strassenverkehr in einem Mass zu, bei welchem die verlorene Zeit im Stau im keinem Verhältnis mehr zu den „Nachteilen“ einer öV-Fahrt steht, so wird sich der Modal Split zu Gunsten der Bahn verschieben. Selbstverständlich ist auch eine umgekehrte Entwicklung denkbar, wenn der Ölpreis auf dem aktuellen tiefen Niveau verharrt und die Strassenkapazitäten ausgebaut werden.

Ein weiterer Faktor für die Entwicklung der Nachfrage im öV ist die Entwicklung des Angebots im öV. Als aufmerksamer Leser werden Sie sich jetzt sicherlich Fragen, wieso das öV-Angebot, welches ja das Resultat der langwierigen Fahrplanplanung sein sollte, gleichzeitig auch die Grundlage von letzterer ist. Somit ist die Abschätzung der zusätzlichen Nachfrage auf ein verbessertes öV-Angebot noch komplexer als die Abschätzung der Strukturentwicklung, da es dabei zu Rückkopplungseffekten kommt. Das Resultat der Planungen müsste also bereits bekannt sein bevor überhaupt mit den Planungen begonnen wurde. Es ist nun einmal so, dass wenn beispielsweise im oberen Töss- und Jonatal der Halbstundentakt eingeführt wird, dann werden aufgrund des verbesserten Angebots auch mehr Leute die Bahn nutzen. Man darf also nicht einfach die heutigen Fahrgastzahlen, welche auf einem Stundentakt basieren, für die Zukunft extrapolieren und dann behaupten, dass ein Halbstundentakt dort nicht gerechtfertigt ist ohne zu bedenken, dass infolge eines verdichteten Fahrplanangebots bereits heute mehr Leute mit der Bahn fahren würden.

Diese Vorgehensweise bedingt, dass sich die Planungen grösstenteils auf die bestehenden Verkehrsnetze und Siedlungsräume beschränken. Gerade in fernöstlichen Ländern kennt man auch die Vorgehensweise, dass ganze Städte auf der grünen Wiese aus dem

Boden gestampft werden. Dort können keine Zahlen hochgerechnet werden, da es ja noch gar keine gibt. In Ausnahmefällen können solche neuen Siedlungsgebiete auch in der Schweiz entstehen, wenn beispielsweise auf einem ehemaligen Industriearreal ein neues Gewerbe- oder Wohngebiet entsteht. Solche Dinge müssen bei der Nachfrageabschätzung möglichst genau einkalkuliert werden. Eine nachhaltige Raumplanung ist bei einem solchen Vorgehen somit ein absolutes Muss.

Liegen diese Zahlen dann einmal vor, muss für den zu untersuchenden Raum ein Verkehrsmodell erstellt werden. Darin wird ersichtlich, wie die Verkehrsströme sich in der Zukunft verteilen. Diese Modelle sind meist sogenannte Zellenmodelle, wo jede Gemeinde oder Stadtquartiere eine Zelle darstellen, welche einen Quell- und einen Zielverkehr besitzen. Dieser wird auf die verschiedenen Verkehrsträger öV, MIV und Langsamverkehr (Velo, Fussgänger) anteilmässig verteilt. Es liegt auf der Hand, dass im urbanen Raum mit hoher Wohn- und Arbeitsplatzdichte die Zelleinteilung viel feinmaschiger sein muss als im ländlichen Raum, damit die Modelle in den Städten genügend genau sind.

Mit dem Wissen der prognostizierten Verkehrsströme für den untersuchten Zeithorizont kann jetzt mit den eigentlichen Verkehrsplanungen begonnen werden. Dazu muss für den untersuchten Raum ein sogenanntes Mengengerüst erstellt werden, worin definiert wird, wie viele Fernverkehrs-, Express-, Regional- und Güterzüge fahren müssen, damit die prognostizierte Nachfrage abgedeckt werden kann. Da in der Schweiz grundsätzlich der Bund für den Fernverkehr und die Kantone für den Regionalverkehr zuständig sind, werden auch die langfristigen Mengengerüste meist für diese Perimeter erstellt. Es gilt allerdings zu beachten, dass die Arbeit, mehrere regionale Konzepte zu einem nationalen Gesamtkonzept zusammenzufügen umso schwieriger wird, je kleinräumiger die regionalen Konzepte sind. So sind beim Zürcher Verkehrsverbund aktuell bereits die Planungen für das Konzept „Zürcher S-Bahn 2G“ (2nd Generation) im Gange, welches das Regionalverkehrsangebot im Kanton Zürich ab 2030 bis 2050 plant. Dieses muss allerdings sowohl mit den Planungen des Bundes im Fernverkehr als auch mit den Regionalverkehrsplanungen der Nachbarkantone in diesem Zeithorizont kompatibel sein. Dafür läuft zurzeit das nationale Projekt STEP 2030 (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) für die Planung des Bahnangebotes für die Zeithorizonte 2025 (1. Ausbauschnitt) und 2030 (2. Ausbauschnitt). Der aktuelle Planungsstand des Projektes ist auf der Webseite des Bundesamtes für Verkehr (BAV) abrufbar: <http://www.bav.admin.ch/fabi/>.

Der nächste Planungsschritt besteht nun darin, mit dem erarbeiteten Mengengerüst ein

Fortsetzung -->

Fahrplankonzept zu erstellen. Da allgemein bekannt ist, dass die Bahninfrastruktur insbesondere im Mittelland im Dreieck Zürich – Basel – Olten bereits heute an der Kapazitätsgrenze läuft, wird man bei der Ausplanung bald einmal feststellen, dass die heutige Infrastruktur kaum ausreicht, um die geplanten Verkehrsmengen aufzunehmen. Es ist also notwendig, die Bahninfrastruktur auszubauen. Da dies meist sehr kostspielig ist, müssen für ein bestimmtes Mengengerüst verschiedene Fahrplanvarianten durchgespielt werden, damit die wichtigsten Infrastrukturmassnahmen erkannt werden. Dort, wo es bei sämtlichen Fahrplanvarianten immer wieder zu Problemen kommt, ist ein Kapazitätsengpass vorhanden. Abschliessend wird dann für die Bestvariante eine Infrastrukturliste erstellt, welche Bauten zwingend vorhanden sein müssen, damit ein Fahrplankonzept auch umgesetzt werden kann. Jetzt erkennt man auch, warum diese Planungen bereits 40 bis 50 Jahre im Voraus gemacht werden: Die Finanzierung und Realisierung von Infrastrukturausbauten dauert meist sehr lange: Der Bau der Durchmesserlinie in Zürich beispielsweise dauerte 15 Jahre.

Ein weiteres Problem bei diesem Schritt sind die vielfältigen Interessen der diversen Beteiligten: Bund, Kantone, Gemeinden auf der politischen Seite, Die Bahngesellschaften auf der anderen Seite. Selbst innerhalb der Transportunternehmungen kann es zwischen der Güterverkehr- und der Personenverkehrsabteilung bei der Gestaltung des zukünftigen Fahrplans zu Interessenkonflikten kommen. Somit ist bei der Ausarbeitung neuer Fahrplankonzepte mit einem hohen Abstimmungsbedarf zu rechnen, wobei auch immer mehrere Iterationsschleifen durchlaufen werden müssen, bis ein Langfristkonzept steht, mit dem alle Beteiligten zufrieden sind.

Damit kann mit der Umsetzung der geplanten Infrastrukturmassnahmen begonnen werden. Vor einem halben Jahr sind beispielsweise die Bauarbeiten am Eppenbergtunnel gestartet, welcher das Herzstück der neuen Doppelspur zwischen Aarau und Olten darstellt. Er wird benötigt, damit das Fahrplankonzept des STEP Ausbaus schrittweise umgesetzt werden kann. Aber auch im Tösstal müssen für die Umsetzung des Halbstundentakts auf der S26 und die stündliche Verlängerung der S11 von Winterthur Seen nach Wila noch Kreuzungsstellen in Sennhof-Kyburg, Saland und Tann-Dürnten gebaut werden.

Damit ist erst einmal Warten angesagt, bis die gewünschten Infrastrukturmassnahmen realisiert sind. Selbstverständlich sitzen die Verkehrsplaner während dieser Zeit nicht auf der faulen Haut, sondern sie sind daran, die Konzepte stets den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen und zu verfeinern. Es kann nämlich immer sein, dass zum Beispiel eine Infrastrukturmassnahme nicht mehr fi-

nanzierbar ist und aus Spargründen zurückgestellt wird. So wäre beispielsweise der Brüttenertunnel zwischen Bassersdorf und Winterthur Töss bereits im Bahn 2000 Projekt enthalten gewesen, wurde dann aber zurückgestellt, wie zahlreiche weitere Grossprojekte auch. Nicht zuletzt sind in dieser Phase auch noch allfällige Rollmaterialbeschaffungen auszulösen, falls das neue Fahrplankonzept mit dem aktuellen Rollmaterialbestand nicht fahrbar ist. Eine Rollmaterialbeschaffung dauert mit Ausschreibung, Bestellung, Entwicklung, Produktion und Ablieferung auch gut und gerne 10 Jahre.

Kommt der Termin für die Inbetriebnahme eines neuen Fahrplankonzepts näher, müssen die Fahrpläne verfeinert werden. In der Regel wird bei Langfristkonzepten nämlich immer die Hauptverkehrszeit ausgeplant, da dann die meisten Züge auf den Schienen unterwegs sind. Ausdünnen ist dann immer einfacher, als wenn man in ein dicht gepacktes Fahrplangefüge noch mehr Züge hineinpacken muss. So müssen nun für alle Züge die Verkehrszeiten definiert werden, sprich an welchen Tagen von wann bis wann sie verkehren. Auch muss der Rollmaterialeinsatz geplant werden, damit immer genügend Rollmaterial zur Verfügung steht und die Züge in Abhängigkeit des Passagieraufkommens ein immer genügendes Platzangebot aufweisen.

Ein Dreivierteljahr vor dem Fahrplanwechsel werden die Fahrplankonzepte veröffentlicht. Der Regionalverkehrsfahrplan der Zürcher S-Bahn wird auf der ZVV Homepage veröffentlicht und alle Bürgerinnen und Bürger dürfen zu Händen ihrer Wohngemeinde ihre Wünsche äussern. Anschliessend werden die Begehren an den regionalen Verkehrskonferenzen diskutiert, wobei jeweils auch die IG Tösstallinie teilnehmen darf. Der Fernverkehrsfahrplan wird ebenfalls veröffentlicht, wo die Bürgerinnen und Bürger die Wünsche direkt beim Bundesamt für Verkehr einreichen.

Wenn dann der Tag des Fahrplanwechsels endlich da ist, sind eigentlich bloss noch die Personal- und Rollmaterialdisponenten gefordert, dass in der Nacht alle am richtigen Ort sind, um den ersten Betriebstag des neuen Fahrplan in Angriff zu nehmen. An diesem Tag dürfen sich alle Beteiligten gratulieren, denn dann findet die langjährige Planung und Vorbereitung ihr Ende. Ihre Kollegen sind aber bereits an der Arbeit für die Fahrplankonzepte für in 10 oder 20 Jahren.

Rückblick auf die Einweihung der historischen Bahnhofshalle

Die Einweihung der 100 mal 20 Meter messenden Halle in Bauma war ein einziges grosses Volksfest. Mit dem sicher grössten Freiluftrestaurant der Schweiz.

Hannes Gehring Wie ich am Sonntag 6. September um 12:20 eintreffe, stehen schon viele gut gelaunte Bahnfans vor der Halle und warten auf die nächste Abfahrt der Dampf-

überlegen, ob sie ins Gemenge der gerammelt vollen Halle eintauchen wollen. Vorbei an den Ständen der Zürcher Wanderwege, der Lebensrettungsgesellschaft, von Natürli Zü-



bahn über das Neuthal nach Bäretwil und Hinwil. Das Platzkonzert der Eulach Musikanten aus Winerthur ist bereits vorbei und viele

rioberland und am grünen historischen Eisenbahnwagen mit dem KINO IM ZUG. Dort laufen Premièrefilme über Geschichte und Auf-



Fortsetzung -->

ersterung der Bahnhofshalle, über den Harsack, den Bierwagen - aus der Zeit unserer Schweizerbrauereien - und über Eindrücke vom geliebten Dampfbahnsunntig. Weiter hinten lockt die Tiefe der Bahnhofshalle mit ihrer riesigen traditionellen Perronbeiz der

fett mit Wein und Häppchen begrüsst. Auf dem sonnenblumengeschmückten Podium beginnt Marianne Heimgartner, die Gemeindepräsidentin von Bauma, mit den offiziellen Ansprachen und begrüsst die Festgemeinde. Der Projektleiter des Hallenbaues und Mit-



Dorfvereine Bauma. Hunderte Festlustige geniessen die duftenden Bratwürste, knuspriges Brot oder Pommes und Hotdogs und warten gespannt auf die Einfahrt des Extrazuges mit den Ehrengästen und den Hauptsponsoren des Bauwerkes.

glied des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO), Christoph Rutschmann, freut sich über die vielen Gäste. Er hatte die alte Halle in Olten entdeckt, welche der Chefarchitekt der Centralbahn, Ludwig Maring, 1860 in Basel erbaute. Hugo Wenger, Präsi-



Nun beginnt hinten in der Halle das Salonorchester Zürcher Oberland zu spielen und langsam fährt eine wunderschön herausgeputzte Dampflokomotive mit fünf historischen Wagen ein. Die Soldaten der Compagnie 1861 begrüssen den Zug mit Böllerschüssen. Die Gäste steigen aus und werden am Spezialbuf-

fer des DVZO, ist erleichtert, dass das gewaltige Werk fertiggestellt ist. Er war über zwölf Jahre mit der Projektierung der Halle beschäftigt, und erst vor gut einem Jahr erhielt der DVZO Gewissheit, dass die Finanzierung gesichert sein würde, weil das Bundesamt für Kultur (BAK) die Halle als «Baudenk-

mal von nationaler Bedeutung» einstuft und sich deshalb finanziell stärker beteiligte. Oliver Martin, Leiter der Sektion Heimatschutz

wie die erste der zwei Hallen, die beim Centralbahnhof in Basel standen.



und Denkmalpflege des BAK, dankt für die hervorragende Zusammenarbeit von Bund, Kanton und Gemeinde und den grossen Einsatz Privater. Das BAK freut sich, zu diesem Erfolg beitragen zu haben. Es hat 45 Prozent der insgesamt 5,7 Millionen Franken des Pro-

Die auf Hochglanz polierte alte Dampflok „Bauma“ schiebt in einer weissen Dampfwolke ihre kleinen grünen Personenwagen, den „Chuchiwage“ und das rubinrote „Spiiswägeli“ Richtung Hinwil. Die Bride Pipers Jazz Band spielt alten Jazz und gelbe und hellblaue



jekts bezahlt. Regierungsrat Markus Kägi mutmasst, dass vielleicht auch Glück im Spiel war, dass wir die Halle heute in Bauma hätten. Denn ohne Zwischennutzung als Lagerhalle in Olten wäre sie vielleicht verschrottet worden

nostalgische Saurerbusse Jahrgang 1939 bieten Extrafahrten an. Viele lachende Gesichter und strahlende Kinderaugen zeugen von einem gelungenen Fest.

Impressum

Herausgeberin

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

Die ZUGnummer 40 erscheint im September 2016. LeserInnen-Beiträge senden Sie bitte bis am 15. August an Hannes Gehring, medienredaktion@ig-toesstallinie.ch

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil
Auflage:
850 Exemplare

DTP: Open-source-Programme ab ZUGnummer 35

Texte: Libre Office
Bildbearbeitung: GIMP
Grafik: Inkscape
Layout: Scribus
Schrift: Ubuntu

Stand des Ausbaues der Tösstallinie S26



Zum Stand der Ausbauprojekte entlang der S26 berichtet uns Susan Martin, Gesamtprojektleiterin SBB AG, direkt von der Quelle:

"Mit den 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn wird ab Dezember 2018 die S-Bahn Linie S26 zwischen Winterthur – Bauma im genauen Halbstundentakt und zwischen Bauma – Rüti neu halbstündlich verkehren.

Zudem wird die S11, als Ersatz für die S12, bis Wila statt Winterthur Seen fahren. Für die Umsetzung des neuen Fahrplans ist der Ausbau der Bahnhöfe in Winterthur Seen, Sennhof-Kyburg, Saland und Tann-Dürnten erforderlich.

Geplantes weitere Vorgehen:

- Baustart in Sennhof-Kyburg ist geplant für 2. Quartal 2016, in Saland für das 3. Quartal 2016. Ausbau jeweils bis Ende 2017.
- Realisierung Winterthur Seen in 2017
- Realisierung Tann-Dürnten, Steg und Gibswil 2018

Im Projekt „Kollbrunn – Wald, Stellwerkersatz und Anpassung Publikumsanlagen“ werden die Publikumsanlagen Bahnhof Wald 2017 und diejenigen in Fischenthal 2018 erneuert, damit der barrierefreie Zugang zu den Perrons und in die Züge möglich ist.

Ende November 2015 konnten die Stellwerksanlagen der zweiten Etappe zwischen Bauma und Wald in Betrieb genommen werden. Somit ist nun die gesamte Strecke zwischen Kollbrunn und Wald mit neuen Sicherungsanlagen ausgerüstet und kann vom Fernsteuerzentrum am Flughafen Zürich aus bedient werden. Dies ermöglicht – insbesondere im Störfall – eine effiziente Betriebsführung und rasche Kundeninformationen. Bei weiteren Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung: susan.martin@sbb.ch.

**Mitgliederversammlung Dienstag
 22.3.2016 18:45 Dorfbeiz Hotel
 Ochsen, Laupenstrasse 1, Wald.**

Wir laden alle Interessierten herzlich ein. Zum offiziellen Teil und zum gemeinsamen Nachtessen, offeriert von der IG Tösstallinie. Den Mitgliedern schicken wir eine persönliche Einladung mit Traktandenliste.

