

Uster, 19. März 2024

An die Gemeinderäte der Gemeinden und Institutionen **gemäss Anhang**

ZVV-Fahrplanverfahren 2025 – 2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Die IG Tösstallinie stellt für die Fahrplanperiode 2025 – 2026 folgende **Anträge**:

A Bahn (Tösstallinie)

A.1 Verkürzung der 21/23-minütigen Wartezeiten in Rüti ZH von der S15/S5 auf die Anschluss-Angebote nach Wald – Bauma (heute Bus) auf die tagsüber üblichen Wartezeiten von ca. 3 resp. 6 Minuten.

Lösungsansätze:

- **Verschiebung der Abfahrtszeiten** der Buskurse der Linie 854 abends um 15 Minuten Richtung Wald – Bauma (Rüti ab xx.11/xx.41)
- **Einsatz von halbstündlichen Zwischenkursen** der Linie 854 (Linie 854A), Rüti ab ca. xx.11/xx.13 und xx.41/xx.43.
- **Rückverlegung** der abendlichen **Buskurse** Rüti/ZH – Wald – Bauma und Bauma – Wald – Rüti/ZH **auf die Schiene** (Fahrlage S26)
- **andere ZVV-Lösungen**

A.2 Verlängerung der Tösstal-Züge S26 von Rüti/ZH nach Rapperswil

B Bus

B.1 Buslinie 806, Turbenthal Bahnhof – Dussnang

- Verlängerung aller Kurse der Linie 806 mit Abfahrt ab Turbenthal um xx.19 **bis Seelmatten**.
- Verlängerung alle Samstags- und Sonntagskurse der Linie 806 ab Turbenthal um xx.12 **bis Seelmatten**.

Begründungen

A.1 Tösstallinie, S26, Verkürzung Wartezeiten in Rüti/ZH

Der derzeitige Fahrplan zwischen Rüti und Bauma ist nur sehr schwer einprägsam. Tagsüber verkehrt die S 26 in einem ½-h-Takt. In Rüti bestehen, kurze Anschlüsse von/an die S 15 nach/von Zürich HB und nach Rapperswil.

Ab ca. 20.00 Uhr wird die Strecke Rüti – Wald – Bauma durch die Buslinie 854 bedient. Die Buslinie weist einen anderen Fahrplan auf als die S 26. Der Bus vermittelt keine schlanken Anschlüsse mehr an die S 15, weder nach/von Zürich noch nach/von PfäffikonZH/Rapperswil.

Diese unregelmässige Bedienung widerspricht dem sonst insgesamt hervorragenden Konzept des ZVV, wonach die Erschliessung durch den öV auch in der Fläche ganztags mit einem immer gleichartigen, einprägsamen Taktfahrplan erfolgen soll.

Mögliche Lösungsansätze zur Verkürzung der langen Wartezeiten in Rüti/ZH bieten sich folgende Lösungen an:

- 1 **Verschiebung der Abfahrtszeiten** der Bus-Kurse (Linie 854) abends um 15 Minuten Richtung Wald – Gibswil – Bauma (Rüti ab xx.11/xx.41)
- 2 **Einsatz von halbstündlichen Zwischenkursen** der Linie 854 (Linie 854A), Rüti ab ca. xx.11/xx.13 und xx.41/xx.43.
- 3 **Rückverlegung** der abendlichen **Buskurse** Rüti/ZH – Wald – Bauma und Bauma – Wald – Rüti/ZH **auf die Schiene** (Fahrlage S26)
- 4 **Eventuell andere ZVV-Lösungen**

Zur Bahnlösung Rüti – Bauma (Punkt 3):

Die ganze Strecke Winterthur – Rüti/ZH wird ferngesteuert. An der Strecke wird in den Morgen- und Abendstunden kein Personal in Stellwerken benötigt. Der Ausbau des Haltepunktes «Tann-Dürnten» zur vollwertigen Kreuzungsstation war einer der teuersten Baumassnahmen im 52-Millionen-Franken-Projekt für die Bahnausbauten im Tösstal. Die Haltestelle muss deshalb auch in der Abendstunden genutzt werden.

Wird die Strecke Rüti-Bauma auch in der Spätverkehrszeit durch die S 26 statt der Buslinie 854 bedient, können sich der **Kanton und die Gemeinden den Ausbau von Bushaltestellen an der Staatsstrasse sparen**, denn diese werden nur von insgesamt fünf Kursen pro Tag und Richtung bedient.

Die Heimkehr zB von Bern/Basel/Luzern/Chur-Landquart-Glarus, St. Gallen etc. nach Fischenthal/Steg dauert heute abends mit der Buslösung 21 resp. 23 Minuten länger als tagsüber. Diese Situation ist sehr unvorteilhaft.

Die folgenden Beispiele zeigen die unvorteilhafte Situation:

Von Bern nach Tösstal		tagsüber		abends	
Bern	ab	16.02	16.31	Bern	20.02
Zürich HB	an	16.58	17.28	Zürich	20.58
Zürich HB	ab	17.09	17.39	Zürich HB	21.09
Rüti/ZH	an	17.38	18.08	Rüti/ZH	21.38
Umsteigezeit		3 Minuten		21 Minuten	
Rüti	ab	17.41	18.11	Rüti	21.59
Gibswil	an	17.55	18.25	Gibswil	22.16
Fischenthal	an	18.56	18.26	Fischenthal	22.19
Steg	an	18.01	18.31	Steg	22.22
Reisezeit total		1 h 55 min		2 h 14 min	

Von Basel nach Tösstal		tagsüber		abends	
Basel	ab	16.06	16.33	Basel	20.06
Zürich HB	an	17.00	17.26	Zürich	21.00
Zürich HB S 15	ab	17.09	17.39	Zürich HB S 15	21.09
Rüti/ZH	an	18.38	18.08	Rüti/ZH	21.38
Umsteigezeit		3 Minuten		21 Minuten	
Rüti Bahn S 26	ab	18.41	18.11	Rüti Bus 854	21.59
Gibswil	an	17.55	18.25	Gibswil	22.16
Fiscenthal	an	18.56	18.26	Fiscenthal	22.19
Steg	an	18.01	18.31	Steg	22.22
Reisezeit total		1h 51min/1h 54min		2 h 10 min	

Von Luzern nach Tösstal		tagsüber		abends	
Luzern	ab	17.09	17.35	Bern	20.09
Zürich HB	an	17.50	18.25	Zürich	20.50
Zürich HB S 15	ab	18.09	18.39	Zürich HB S 15	21.09
Rüti/ZH	an	18.38	19.08	Rüti/ZH	21.38
Umsteigezeit		3 Minuten		21 Minuten	
Rüti Bahn S 26	ab	18.41	19.11	Rüti Bus 854	21.59
Gibswil	an	18.55	19.25	Gibswil	22.16
Fiscenthal	an	18.56	19.26	Fiscenthal	22.19
Steg	an	19.10	19.31	Steg	22.22
Reisezeit total		1h 48 min / 1h 52 min		2 h 07 min	

Von Chur/Glarus		tagsüber		abends	
Chur	ab	14.16	18.16	Chur	20.16
Landquart	ab	14.25	18.25	Landquart	20.22
Sargans	ab	14.35	18.35	Sargans	20.35
Ziegelbrücke	ab	15.00	19.00	Ziegelbrücke	21.00
Pfäffikon SZ	ab	15.17	19.19	Pfäffikon SZ	21.17
Pfäffikon SZ S 5	ab	15.22	19.22	Pfäffikon SZ S 5	21.22
Rüti ZH	an	15.36	19.36	Rüti/ZH	21.36
Umsteigezeit		5 Minuten		23 Minuten	
Rüti Bahn S 26	ab	15.41	19.41	Rüti Bus 854	21.59
Gibswil	an	15.55	19.55	Gibswil	22.16
Fiscenthal	an	15.56	19.35	Fiscenthal	22.19
Steg	an	16.01	20.01	Steg	22.22
Reisezeit Total		1 h 41 min		2 h 02 min	

Vorteile der Bahnlösung

- Bei einer Rückverlegung auf die Schiene ist sichergestellt, dass sich die Haltepunkte während der ganzen Betriebszeit an den gleichen Orten befinden.
- Die Ortschaft Wald wird durch die Rückverlegung der Buskurse auf die Schiene nur geringfügig benachteiligt, denn die Buslinie 885 Rüti – Wald wird weiterhin bestehen bleiben.
- Für das vorgeschlagene Zusatzangebot der S 26 wird nur ein einziger, zusätzlicher S-Bahntrieb-Zug benötigt, für den Umlauf der Buslinie 854 werden 2 Busse benötigt.

Nachteile der Bahnlösung

- Es werden jeweils Kostengründe vorgeschoben. Diese sind zu hinterfragen, denn es kann sich nur um Grenzkosten handeln. Diese bewegen sich im Bereich der Buslösung (Es fallen auch die Kosten für Triebfahrzeugführer sowie Stromkosten für die Fahrt und das Anfahren und Bremsen an). Reinigungsosten fallen beim Bus auch an.

Zur Buslösung Rüti – Bauma (Punkte 1-2)

Vorteile:

Abends/nachts werden mehr Haltestellen bedient. Diese befinden sich in der Regel näher bei den Siedlungen, da die Siedlungen traditionellerweise durch die Strasse erschlossen werden.

Nachteile (der jetzigen Buslösung):

- Lange Wartezeiten am Bahnhof Rüti von 21 Minuten von der S15 von Zürich auf die Buslinie 854 resp. 23 Minuten von der S5 von Rapperswil auf die S26.
- Die S15 stellt in Zürich HB schlanke Anschlüsse an die 1-h- und ½-h-Fernverkehrs-Knoten (S15 Zch HB ab xx.09 und xx.39).
- Die langen Wartezeiten in Rüti bestehen auch für die Relationen von Chur/Sargans, Glarus und St. Gallen
- Die Reisezeit-Differenzen zwischen tagsüber und abends/nachts betragen 21/23 Minuten. Bei der Heimfahrt ist für den Bahnbenutzer eine möglichst kurze Fahrzeit entscheidend. Wenn das nicht funktioniert, entscheiden sich potentielle Bahnfahrer bereits am Morgen für das Auto. Die 21/23-minütigen Wartezeiten in Rüti schrecken ab. Der Bahnhof Rüti strahlt abends wenig Gemütlichkeit aus!
- Unterschiedliche Standorte der Haltepunkte tagsüber und abends/nachts.
- Der Bahnhof Tann-Dürnten wird abends gar nicht bedient. Tann Dürnten kann abends nur mit einem Ruftaxi mit einer gänzlich anderen Route erreicht werden. Der Umsteigeort ist nicht etwa Rüti, sondern Bubikon!
- Der Bus Rüti – Bauma ist im Winter wesentlich weniger verlässlich als ein Bahnbetrieb. Dies betrifft vor allem den ersten Kurs der Linie 854 ab Wald um 5:14, bei welchem der Anschluss an die S26 in Bauma oftmals verpasst wird.
- An den Wochenenden sind die Busse der Linie 854 zwischen Rüti und Wald vielfach überfüllt und dadurch unattraktiv.

A.2 Tösstallinie, S26, Verlängerung der S26 nach Rapperswil

- Die ehemalige «Tössthalbahn» strebte von Beginn an eine Einbindung in das übergeordnete Bahnnetz an. Das südöstliche Ziel war Rapperswil, nachdem alle Bestrebungen für eine direkte Bahn von Winterthur via Tösstal nach Uznach gescheitert waren.
- Bis zum Ausbau der Tösstallinie für den Halbstundentakt fuhren die Tösstalzüge bis Rapperswil. Mit der Verdichtung des Fahrplanes auf der «Paradelinie» Zürich – Uster – Rapperswil auf den Viertelstundentakt (S5 und S15) liess eine Führung der Tösstalzüge nach Rapperswil als nicht mehr machbar erscheinen.
- Die IG Tösstallinie setzte sich seit Langem dafür ein, dass die Tösstalzüge wieder nach Rapperswil geführt werden – an den wichtigen Bahnknoten mit Anschlüssen nach allen Richtungen. Der IG Tösstallinie ist die Forderung nach Direktzügen nach Rapperswil von 2013 aktenkundig. Die IG stellte damals im Rahmen des Fahrplanverfahrens das Begehren nach Verlängerung der Tösstalzüge bis Rapperswil. Die Entscheidungsträger traten auf dieses Begehren nicht ein. Die Begründung war, dass mit dem ¼-h-Takt auf der Glattallinie die Anschlüsse vom Tösstal nach Rapperswil genügend seien.

- Beobachtungen zeigen bei anderen Fällen deutlich, dass die Elimination von Umsteigevorgängen Fahrgastzuwächse von bis zu 50 Prozent bringen.
- **Umwandlung der nutzlosen Wendezeit in Rüti/ZH in produktive „Fahrzeit“.** Die Tösstalzüge Winterthur – Rüti verkehren bis auf den Abendverkehr im Halbstundentakt. Ankunft in Rüti ist jeweils um xx.46 Uhr resp. xx.16. Die Rückfahrt nach Winterthur erfolgt um xx.11 Uhr resp. xx.41. Die Kompositionen stehen in Rüti somit jeweils 25 Minuten nutzlos herum. Das Personal ebenfalls. Jede Fahrt über Rüti hinaus bedeutet mindestens ein einmaliges Umsteigen.
- **Verlängerung mit Einspur Rüti – Jona machbar? Ja!** Der leicht asymmetrische Fahrplan der S26 mit der Kreuzung in Tann-Dürnten ergäbe einen auch bei der Verlängerung nach Rapperswil leicht asymmetrischen Fahrplan. Die Fahrzeit der S5 und S15 Rüti – Rapperswil dauert mit dem Halt in Jona 7 Minuten. Die Tösstal-Kompositionen könnten in 25 Minuten also problemlos nach Rapperswil und mit einer Kurzwende in Rapperswil von 6 Minuten wieder zurückfahren. Die Einspur Rüti – Jona schränkt die Möglichkeiten für eine schlanke Weiterfahrt nach Rapperswil ein, eine Durchbindung nach Rapperswil ist jedoch trotzdem möglich:
- **Rüti – Rapperswil.** Die S26 verkehrt 2 Minuten vor der S5 nach Rapperswil (S5 Rüti ab xx.24 resp. xx.54)

Rüti (von Winterthur)	an	xx.16	xx.46	S26
Rüti	ab	xx.22	xx.52	evtl. ohne Halt in Jona
Rapperswil	an	xx.28	xx.58	

Ob die S26 in Jona halten soll/kann oder nicht, ist noch klären.

- **Rapperswil – Rüti.** Die S26 verkehrt ab Rapperswil 3-4 Minuten nach der S 15 (S15 Rapperswil ab xx.29, resp. xx.59)

Rapperswil	ab	xx.33	xx.03	evtl. ohne Halt in Jona
Rüti	an	xx.39	xx.09	
Rüti (nach Winterthur)	ab	xx.41	xx.11	

Verlängerung Touristisch wichtig

Eine systematische Verlängerung der S26 nach Rapperswil ist aus touristischer Sicht sehr wichtig, kann doch damit der Voralpenexpress in beiden Richtungen erreicht werden, also nach St. Gallen und nach Pfäffikon SZ – Luzern (nach St. Gallen Rapperswil ab xx.07)

753 - Winterthur - Bauma - Rüti ZH - Rapperswil
 Fahrplanperiode 2021 (13.12.2020 - 11.12.2021)
 Update
 Gültig ab 13.12.2020

SBB CFF FFS

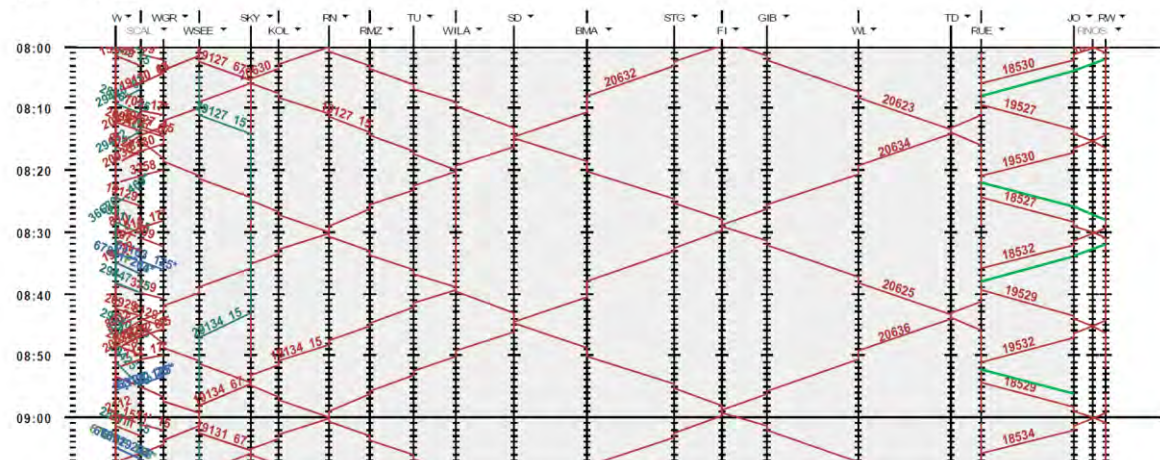


Abbildung 1: Grafischer Fahrplan der Linie Winterthur – Bauma – Wald – Rüti – Rapperswil mit verlängerten S26-Zügen (in grün)

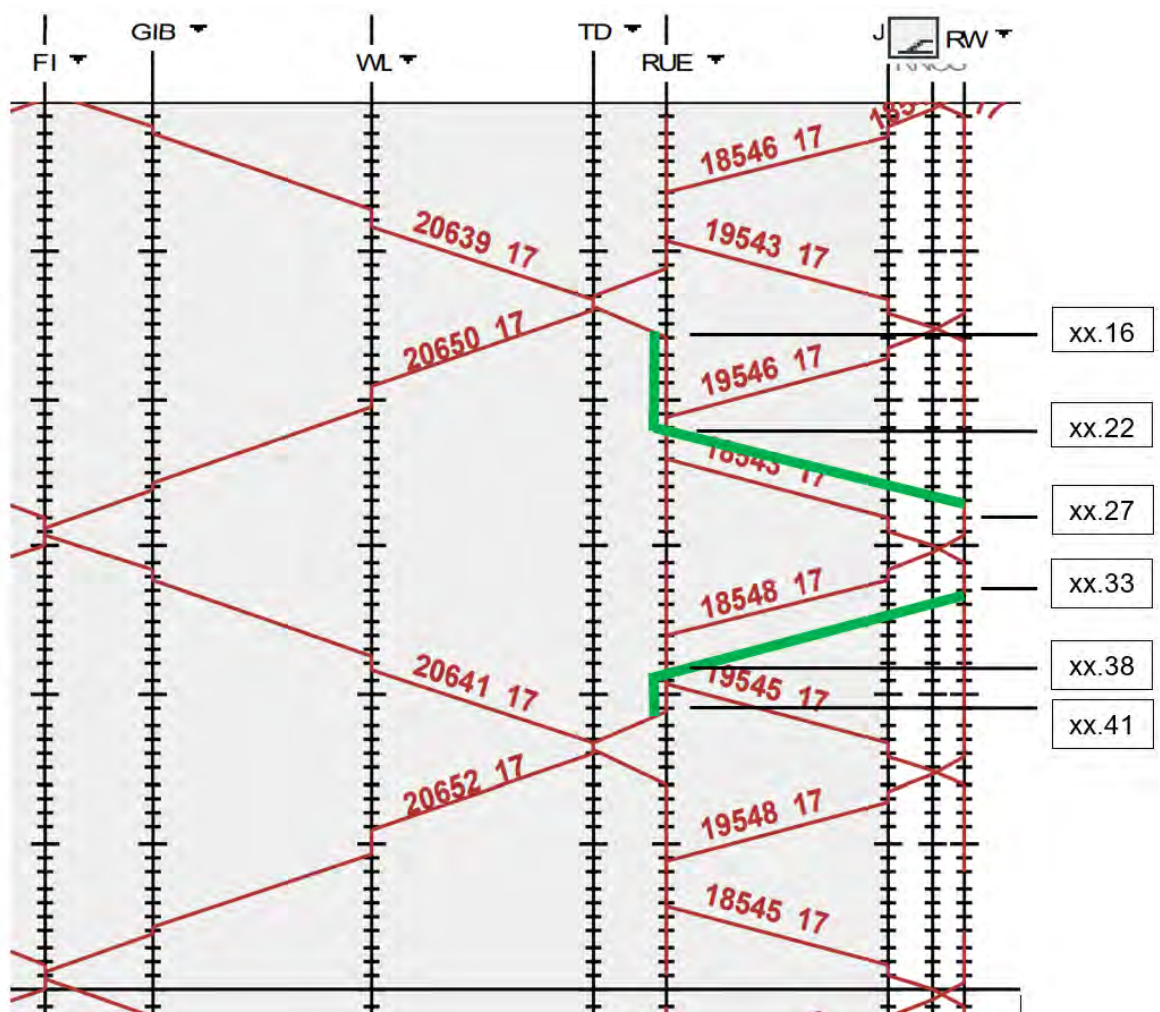


Abbildung 2: Grafischer Fahrplan Winterthur – Bauma – Wald – Rüti – Rapperswil mit verlängerten S26-Zügen (in grün)

Die IG Tösstallinie erstellte im November 2023 einen Bericht mit möglichen Lösungsansätzen für die Verlängerung der S26-Züge nach Rapperswil.

a) Überprüfung der SBB stellt Machbarkeit in Abrede

In verdankenswerter Weise haben die SBB den Vorschlag überprüft und der IG ihren Befund mit einem Mail vom 31. Januar 2024 mitgeteilt (Stefan Huber, P-V-APL-OT, Status V1.0). Die SBB gelangen – **auch aus Sicht der IG richtigerweise** – zum Schluss, dass eine systematische Verlängerung von Rüti nach Rapperswil bei den heutigen SOB-Durchbindungen und der draus folgenden Gleisbelegungen der Bahnhofs-Perrons in Rapperswil fahrplantechnisch **nicht umsetzbar** ist. Als entscheidendes Argument legen die SBB dar, dass im Bahnhof Rapperswil sowohl zur vollen als auch zur halben Stunde alle Perrons 1 – 6 belegt sind.

Ein Augenschein der IG Tösstallinie vom Samstag-Nachmittag, 09. März 2024 hat bestätigt, dass in den Zeitfenster xx.00 und xx.30 die Geleise 1 – 6 tatsächlich vollständig belegt sind. Gerade in diesen Zeitfenstern müssten jedoch die verlängerten S26-Züge in Rapperswil eine Haltemöglichkeit mit genügend langen Wendezeiten an einem Perron haben.

b) Neuer Ansatz: Perron 7 wieder in Betrieb nehmen

Zurzeit wird der vollständig ausgebaute Perron 7 nicht mehr benutzt. Die Eigenart dieses «Nebenperrons» ist, dass er nur in Richtung Damm – Pfäffikon freizügig benutzt werden kann. In Richtung Uznach oder Rüti ist er nicht in die Streckengeleise (nach Uznach oder Rüti) eingebunden. Mit einer neuen Weichenstrasse wäre eine solche Einbindung durchaus denkbar und möglich. Kurzfristig ist aber eine solche Weichenstrasse nicht möglich.

Aus Sicht der IG sollte aber geprüft werden, ob die S40 (Rapperswil – Einsiedeln, Einsiedeln – Rapperswil) nicht systematisch ab Gleis 7 betrieben werden könnte. Die S40 ist heute keine fahrplanmässig durchgebundene Linie. Sie wird nur stündlich mit der S17 betrieblich durchgebunden (mit langen Wartezeiten in Rapperswil).

Mit einer solchen Lösung könnte ein Perron für die S26 freigespielt werden, allenfalls in Doppelbelegung mit einer anderen Linie, die ebenfalls in Rapperswil endet.

c) Inbetriebnahme von Gleis 0 (Rampengeleise), Elektrifizierung nötig

Der Bahnhof Rapperswil verfügt über ein noch nie für den Personenverkehr benütztes Gleis 0 («Rampengleis» mit einem voll ausgebildeten 55-cm Perron), siehe Abbildungen 3 und 4.

Dieser Perron ist leider nicht elektrifiziert (Eine Folge der unsinnigen und nicht nachvollziehbaren Spar-Wahnsinns der SBB-Infrastruktur). Es wird als Ausziehgleise für die Belieferung der Industriegeleise benutzt.

Das Perrongleis 0 ist gleismässig voll in das Vorbahnhof-Gleisfeld eingebunden und auch in die Doppelspur Rapperswil – Jona, siehe Abbildung 5.



Abbildung 3: Gleis 0 mit einem vollständig ausgebautem 55-cm-Perron, jedoch ohne Fahrdrabt



Abbildung 4: Gleis 0, Sicht zum Bahnhofgebäude Rapperswil, rechts Güterschuppen.



Abbildung 5: Gleis 0 ist in die Doppelspur Rapperswil – Rüti eingebunden

Mit einer Ankunft der **S 26** um xx.27 resp. xx.57 können folgende Anschlüsse in Rapperswil besser erreicht werden als heute mit dem Umstieg in Rüti (mit längeren Übergangszeiten in Rapperswil als mit der S5):

S 6	nach Linthal	Rapperswil ab xx.33
IR VAE	nach Uznach – St. Gallen	Rapperswil ab xx.07
S 4	nach Uznach – St. Gallen	Rapperswil ab xx.37
S17	nach Ziegelbrücke – Sargans	Rapperswil ab xx.03
S 40	nach Wollerau – Einsiedeln	Rapperswil ab xx.36/xx.06
S 7	nach Meilen – Zürich	Rapperswil ab xx.39/xx.39

Umso wichtiger ist es, bereits jetzt die Verlängerung der S26 nach Rapperswil zu ermöglichen.

Die IG ist überzeugt, dass mit der Verlängerung der S26 nach Rapperswil die Fahrgastzahlen durch den Wegfall eines Umsteigevorganges erhöht werden können. Umsteigen ist generell nicht erwünscht (Gepäck, Velo, Kinderwagen, neue Platzsuche, Angst vor Anschlussbrüchen, etc.).

Die IG kann sich der Meinung der SBB nicht anschliessen, wonach eine Verlängerung der S26 nur einen geringen Nutzen erbringen würde.

Die IG bittet die SBB und den ZVV, die Möglichkeiten und entsprechenden Infrastrukturmassnahmen (inkl. Kosten) aufzulisten, die eine Benützung von Gleis 0 und/oder 7 für eine Verlängerung der S26 ermöglichen.

Die Einführung der verlängerten S26 ist mit etwas gutem Willen auf den Fahrplanwechsel Dezember 2024 möglich.

2.A Buslinie 806 (Turbenthal – Seelmatten – Dussnang)

Für Arbeitstätige, Studierende und übrige Reisende besteht für die drei Turbenthaler **Aussenwachten Seelmatten, Neubrunn und Oberhofen** eine Ungleichbehandlung: Der Zweistundentakt ist ungenügend. Der Bus mit Abfahrt um x.19 ab Turbenthal Bahnhof wendet in Neubrunn obwohl es die Standzeit erlauben würde, immer bis Seelmatten zu fahren.

In Seelmatten wohnen rund 100 Einwohner. Insbesondere Kinder und nicht motorisierte Erwachsene benötigen mindestens einen Stundentakt. Seelmatten ist in Entwicklung. Die Bautätigkeit ist

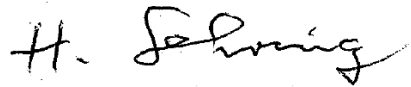
hoch. Ein verbessertes ÖV-Angebot kann mehr Leute zum Umsteigen auf den öV motivieren. Es braucht weniger Zweitwagen.

Der Bichelsee ist ein beliebter Ausgangspunkt für Wanderungen und ein begehrter Badeort. An Wochenenden beansprucht die Parkierung von Autos weit mehr als den Parkplatz. Wiesen und Strassenränder sind überstellt. Dies führt zu Überlastung der Natur und zu gefährlichen Verkehrssituationen. Eine gute Anbindung an die Tösstallinie steigert die Attraktivität des stadtnahen Ausflugsziels. Zudem wird das Naturgebiet entlastet.

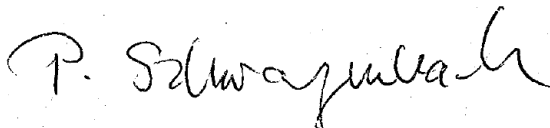
Wir hoffen auf eine Berücksichtigung unserer Anträge und grüssen Sie freundlich



Paul Stopper, Präsident, Falmenstrasse 25, 8610 Uster



Hannes Gehring, Vorstandsmitglied, Müliwiesstrasse 57, 8487 Zell



Dr. Peter Schwarzenbach, Vorstandsmitglied, Raaderstrasse 63, 8636 Wald

Beilage:

- Mail der SBB (Stefan Huber) vom 31. Januar 2024 mit Beurteilung einer verlängerten S26 nach Rapperswil (3 Seiten)

Anhang

Adressaten

- **Gemeinde Bauma** (info@bauma.ch) sowie Herren Andreas Sudler (andreas.sudler@bauma.ch), Flavio Carraro (flavio.carraro@bauma.ch) und Frau Heidi Weiss (heidi.weiss@bauma.ch)
- **Gemeinde Fischenthal** (info@fischenthal.ch) sowie Frau Barbara Dillier (barbara.dillier@fischenthal.ch), Herr Hans Lazzarotto (hans.lazzarotto@fischenthal.ch)
- **Gemeinde Wald** (gemeinde@wald-zh.ch) sowie Herren Ernst Kocher (ernst.kocher@wald-zh.ch) und Rico Croci (rico.croci@wald-zh.ch)
- **Gemeinde Dürnten** (gemeindeverwaltung@duernten.ch) sowie Herren Peter Jäggi (peter.jaeggi@duernten.ch), Roman Braun (roman.braun@duernten.ch) und Daniel Bosshard (daniel.bosshard@duernten.ch)
- **Gemeinde Rüti/ZH** (info@rueti.ch) sowie Frau Yvonne Bürgin, Gemeindepräsidentin (yvonne.buergin@rueti.ch), Peter Weidinger, Gemeinderat, (peter.weidinger@rueti.ch), Frau Claudia Lehmann, Gemeinderätin, (claudia.lehmann@rueti.ch)
- **Gemeinde Turbenthal** (info@turbenthal.ch) sowie Herren René Gubler, Gemeindepräsident (rene.gubler@turbenthal.ch)
- **Gemeinde Bäretswil** (gemeinderat@baeretswil.ch) und Herr Teodoro Megliola, Gemeindepräsident (teodoro.megliola@baeretswil.org)
- **Gemeinde Hinwil** (gemeinde@hinwil.ch) und Herr Andreas Bühler, Gemeindepräsident (andreas.buehler@hinwil.ch)
- **Gemeinde Wetzikon** (info@wetzikon.ch) und Herren Pascal Bassu, Stadtpräsident (pascal.bassu@wetzikon.ch), Heinrich Vettiger (heinrich.vettiger@wetzikon.ch)
- **Verkehrsbetriebe Zürichsee und Zürcher Oberland (VZO)**, info@vzo.ch
- **Regionalgruppe Zürcher Oberland (RZO)** (verbandssekretariat@rzo-zh.ch; regionalplanung@rzo-zh.ch)
- **Sursee – Triengen – Bahn** (info@sursee-triengen-bahn.ch) und Herr Matthias Emmenegger (m.emmenegger@st-bahn.ch)
- **Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO)** (webmaster@dvzo.ch)
- **Regionale Verkehrskonferenz Zürcher Oberland**, Herr Heinrich Vettiger, Wetzikon, (heinrich.vettiger@wetzikon.ch), Herr Christoph Müller (VZO) (christoph.mueller@vzo.ch)
- **Regionale Verkehrskonferenz Pfäffikon ZH / mittleres Tösstal**, Herr Lukas Steudler, Pfäffikon ZH, Präsident, (lukas.steudler@pfaeffikon.ch), Frau Lea Schütz, (lea.schuetz@postauto.ch)
- **Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich** (volkswirtschaftsdirektion@vd.zh.ch)
- **Zürcher Verkehrsverbund ZVV** (Dominik.Bruehwiler@zvv.zh.ch)