

Zur kantonalen Initiative Halbstündliche S-Bahn für alle

7-Minuten-Takt im Glattal, weiterhin nur Stundentakt im oberen Tösstal und im Weinland?

Der Regierungsrat, der Kantonsrat und nun leider auch die Redaktion des Tages-Anzeigers lehnen die Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für alle“ kategorisch ab. Dies ist unverständlich, denn mit einer Annahme der Initiative soll auf den letzten vier S-Bahn-Linien im Kanton Zürich der Halbstundentakt eingeführt werden. Dies ist reiner Nachholbedarf und nicht etwa eine unverschämte Forderung.

Der ½-h-Takt ist in vielen ländlichen Gebieten der Schweiz längst Wirklichkeit:

- Das hinterste Birsigtal im Kanton Baselland (Bättwil-Roderdorf) mit seinen ca. 5'600 Einwohnern verfügt in den Spitzenzeiten über einen 20-Minuten-Takt. Bis Ettingen (4'800 Einwohner) wird während des ganzen Tages ein 10-Minuten-Takt angeboten (Wald weist eine Bevölkerung von 8'900 Einwohner auf und in der Gemeinde Fischental wohnen 2'200 Personen).
- Auf der Linie Wattwil – Wil im St. Galler Toggenburg mit den Bahnhöfe Bazenhaid, Lütisburg, Bütschwil, Dietfurt, Liechtensteig gilt seit einigen Jahren als Selbstverständlichkeit der Halbstundentakt.

Die Forderung der Initianten ist überhaupt kein falsches Signal wie das Roger Keller im Leitartikel vom 27. April schreibt. R. Keller lässt unberücksichtigt, dass es sich auf der Tösstallinie zwischen Wald und Rüti nur um die Wiederherstellung des Zustandes vor 2006 geht. Bekanntlich dünnte der Regierungsrat resp. der ZVV 2006 auf der Strecke Rüti – Wald den Takt von zwei Zügen auf nur noch einen Zug pro Stunde aus. Angeblich aus Spargründen. Dass der parallel eingeführte Bus zu den Stosszeiten übervoll ist und deshalb zwei- bis dreifach geführt werden muss, wird verschwiegen. Verschwiegen wird auch, was diese Zusatzleistungen der Zusatz-Busse kosten. Es steht aber fest, dass die Busse einiges teurer zu stehen kommen als die zwei Züge pro Stunde. Und vor allem unbequemer. Es ist und bleibt eine Tatsache, dass der Bus generell ein Schüttelbecher ist, weil er alle Strassen-Kurven und -Kreisel mitmachen muss. Dort, wo Bahnlinien bestehen, sollte generell keine Konkurrenz durch Buslinien aufgezo-gen werden.

Der Regierungsrat geht nicht auf das Argument der Initianten ein, dass der damals vorhanden gewesene Shuttle Rüti – Wald bis nach Bauma geführt werden soll statt beinahe eine Stunde in Wald dumm herumzustehen. Das Angebot mit zwei Zügen pro Stunde kann ohne Ausbauten und deshalb praktisch zum Nulltarif eingeführt werden. Weshalb der Regierungsrat und die beauftragten Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) einfach nicht wollen, dass die Bahn fährt, ist unakzeptabel, werden die VZO doch vollständig durch uns Steuerzahler finanziert.

Als Ustermer möchte ich es den benachteiligten Tösstalern gönnen, dass sie durch die Annahme der Initiative zwei Züge pro Stunde erhalten. Auf unserer Linie Zürich-Uster verkehren vier Eil-S-Bahnen pro Stunde (S5, S15 je halbstündlich) und vier S-Bahnen pro

Stunde mit Halt auf allen Stationen (S9, S14 je halbstündlich), also alle 7 Minuten eine S-Bahn. Zusätzlich soll ab 2013 nochmals eine neue S-Bahnlinien bis Uster verkehren.

Und nun zur Weinländer Linie Winterthur – Stammheim (-Stein am Rhein). Auch auf dieser Linie können ohne Infrastrukturen zwei Züge pro Stunde eingeführt werden. Der Gemeinderat von Stein am Rhein liess am 15. April 2009 unter dem Titel „*Halbstundentakt ist sehr erwünscht*“ folgendes verlauten: „Der Steiner Stadtrat teilt die Ansicht der Weinlandgemeinden, dass mit der Verbesserung des Angebotes auf der S29 nach Winterthur nicht weitere zehn Jahre gewartet werden kann. Er unterstützt die Bemühungen der Regionalen Verkehrskonferenz Weinland (...). *Wirksames Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr ist auf dieser Strecke nur mit der Einführung des Halbstundentaktes zu erreichen.*“ Was der Steiner Stadtrat meint, entspricht dem allgemeinen Wunsch der Bevölkerung und der Initianten.

Stimmen wir also am 17. Mai 2009 der Initiative „Halbstündliche S-Bahn für alle“ getrost zu.

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETHZ/Verkehrsplaner Zürich, Mitglied des Initiativkomitees