

# Die ZVV-Planung nicht gefährden

Am 17. Mai kommt die Volksinitiative «Für eine halbstündliche S-Bahn» an die Urne. Die Zürcher Landzeitung empfiehlt ein Nein.

Philippe Klein



Sollen auf dem Zürcher S-Bahn-Netz alle Stationen im Halbstundentakt bedient werden? Muss das bis in drei Jahren geschehen – auch wenn es sehr viel kostet und die bisherige Planung

des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) über den Haufen wirft? Wer die zweite Frage verneint, kann die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» getrost ablehnen, auch wenn er die erste Frage bejaht und grundsätzlich für einen Halbstundentakt im ganzen Kanton ist. Warum?

Die Initianten aus dem Tösstal im Zürcher Oberland haben bereits viel erreicht. Der Kantonsrat hat beschlossen, den Halbstundentakt nicht im Gesetz, wie von den Initianten verlangt, sondern in der Ange-

botsverordnung des ZVV zu verankern. Ein indirekter Gegenvorschlag zur Volksinitiative. «Ab etwa 2018» sollen ausser den Stationen Sihlwald, Sihlbrugg und Zweidlen alle 176 Bahnhöfe im Kanton Zürich mindestens halbstündlich erschlossen sein.

Der Zeitpunkt der Einführung ist deshalb noch unklar, weil sie in Koordination mit der so genannten vierten Teilergänzung der S-Bahn in den Jahren 2013 bis 2018 vollzogen und in weiteren nationalen Ausbauplanen des öffentlichen Verkehrs, zum Beispiel dem Ausbau der Strecke Zürich–Winterthur, abgestimmt werden soll. Mit dieser Planung will der ZVV die Engpässe im öffentlichen Verkehr da beheben, wo sie am grössten sind. Sie besteht seit Jahren und ist vom Kantonsrat immer wieder bestätigt worden. Daher wäre es unvernünftig, nun wie aus heiterem Himmel für eine periphere Region zusätzliche Investitionen zu beschliessen.

## 55 Millionen Franken

Um die Initiative zu erfüllen, müsste die öffentliche Hand rund 55 Millionen Franken in Infrastrukturausbauten investieren. Dies hat der Regierungsrat ausgerechnet. Diesen hohen Betrag an der Urne leichtfertig zu sprechen, wäre kein gutes Signal nach Bern. Der Bund hat den aus seiner Sicht «reichen Kan-

ton Zürich» schon dazu benötigt, Geld für die dringend benötigte Durchmesserlinie unter dem Hauptbahnhof vorzuschliessen. Wenn man nun 55 Millionen für Stationen ausgibt, an denen heute nur ganz wenige Passagiere pro Zug aus- und einsteigen, wäre es zukünftig schwer, in Bern überhaupt noch einen Kredit für das Zürcher S-Bahn-Netz zu verlangen.

Ein Nein zur Initiative hätte hingegen kaum negative Folgen. Wenn das Begehren abgelehnt wird, kann der ZVV seine mittel- und langfristige Planung im Sinne einer Mehrheit der Zugfahrerinnen und Zugfahrer fortführen. Die Menschen auf der Teilstrecke Oberglatt–Bülach (S5), Seuzach–Stammheim (S29) und Bauma–Rüti (S26) werden voraussichtlich ab 2018 mit dem Halbstundentakt bedient. In der Zwischenzeit müssen sie auf Buskurse ausweichen.

Wichtig ist aber trotz allem, dass man die Bevölkerung in den Randgebieten nicht vergisst. Denn der Kanton Zürich besteht nicht nur aus Zürich und Winterthur, sondern auch aus ländlichen Gebieten. Sie haben sich zu Recht mit politischen Mitteln Gehör verschafft und den Kantonsrat zu einem Gegenvorschlag bringen können. Mit dem Erreichten können sie unabhängig vom Ausgang der Abstimmung zufrieden sein.