

Gründe für ein Ja

Mit der am 17. Mai 2009 zur Abstimmung kommenden kantonalen Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» wollen die Initianten endlich Nägel mit Köpfen, nämlich eine im Gesetz festgehaltene Garantie, dass alle S-Bahnen spätestens ab 2013 im Minimum halbstündlich (allenfalls auch nur im Hinketakt) verkehren sollen. ZVV und Regierung gehen mit den Initianten grundsätzlich zwar einig, aber halten in ihrem Gegenvorschlag (nur Verordnung) fest, dass erst ab 2018, also nach der Realisierung der Streckenausbauten Zürich-Winterthur, auch das obere Tösstal für den Halbstundentakt allenfalls vorgesehen wird.

Leider steht seit kurzem der regierungsrätliche Gegenvorschlag zur Initiative zunehmend auf wackeligem und sehr unglaublichem Fundament. Der erwähnte Ausbau Zürich – Winterthur ist technisch, streckenmässig (Tunnel oder offene Strecken, usw.) und finanziell überhaupt noch nicht festgelegt und wird hinsichtlich seiner Realisierung von den SBB auf circa 2025 geschätzt (vgl. NZZ vom 11.2.09.). Auf diese neue Ausgangslage brieflich angesprochen, wollte Frau Regierungsrätin Rita Furrer kein Gespräch mit Vertretern der Initiative, sondern verwies nur auf den regierungsrätlichen Gegenvorschlag. Aus der Sicht der Betroffenen von Fischenthal und Wald: Nochmals weitere 16 Jahre auf halbstündliche Verbindungen zu warten, nur weil dies vom Ausbau der Strecke Zürich – Winterthur abhängig gemacht wird,

das kann es nicht sein! Halbstündliche Bahn-Bedienung der Strecke Bauma – Fischenthal – Wald – Rüti, zum Beispiel, ist jetzt schon überfällig, weil:

Im weit verzweigten Gebiet von Fischenthal (dazu gehören auch die Bahnhöfe Steg und Gibswil) zur Zeit sehr intensiv gebaut wurde und wird; die direkte Verbindung Wald-Winterthur ebenfalls einen halbstündlichen S-Bahn-Standard rechtfertigt; eine Vielzahl von Pendlern und Freizeitreisenden mit ihren PW nach Rüti, Bubikon oder Wetzikon fahren, um vom dichten Takt der S5 und S15 zu profitieren sowie den abendlichen unattraktiven Busfahrten auszuweichen; seit einem Jahr die Verbindung in die Innerschweiz, Richtung Gotthard, Tessin, nur noch mit einem Aufenthalt von 59 Minuten in Rapperswil möglich ist; seit 1989 Gespräche und Verhandlungen mit dem ZVV immer nur zu weiteren Vertröstungen geführt haben (dies seit 20 Jahren!); wir es satt haben, abends zwischen Rüti und Bauma in unbequemen, teils überfüllten Bussen neben einer dann nicht genutzten Bahnlinie transportiert zu werden; wir spüren, dass die Volkswirtschaftsdirektion und der ZVV eigentlich nicht an einer rascheren Lösung interessiert sind und auf Kosten der Randregionen einfach sparen wollen; namhafte Verkehrsinge-

nieure mehrmals schon nachgewiesen haben, dass ohne nennenswerte Investitionen halbstündliche Verbindungen unter Inkaufnahme von Hinketaktlösungen eine für die nächsten 10 bis 16 Jahre wesentliche Verbesserung für uns Betroffene bieten könnten; die nach den neusten Informationen der SBB kaum haltbaren, ja irreführenden Zeitangaben im Abstimmungskommentar der Regierung uns nochmals verärgern und bangen lassen. So bleibt uns jetzt nur noch die Hoffnung, dass durch die Annahme der Initiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» die Solidarität zu Gunsten der Randgebiete zum Tragen kommt und uns dadurch eine nochmalige Wartezeit von 16 Jahren und weitere regierungsrätliche Vertröstungen erspart bleiben.

Peter Schwarzenbach, Gibswil

Umstritten

Die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» ist auch im rotgrünen Lager umstritten. SP und Grüne entschieden sich zwar jeweils für ein klares Ja. Aber die Parolenfassungen erfolgten nicht einstimmig, was für eine Eisenbahnvorlage eher ungewöhnlich

ist. Umstritten war dabei auch von den SkeptikerInnen nicht das Anliegen an sich, sondern die Priorität der Initiative, die vor allem dem Tösstal zugute kommt. P.S. druckt hier das Ja der Initiativseite und das Nein des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich ab. kl.

↑ Koni Loerfe, SP

Gründe für das Nein

Die kantonale Zürcher Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» setzt falsche Prioritäten, führt zu unsinnigen Fehlinvestitionen und sendet ein fatales Signal aus. Der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich VöV ZH lehnt die am kommenden 17. Mai zur Abstimmung gelangende Initiative daher ab. Der unbestritten sinnvolle Halbstundentakt auf dem ganzen Zürcher S-Bahn-Netz wird auch ohne Initiative realisiert, zwar etwas langsamer, dafür Nachfrage gerecht und ohne unnötige Kosten.

Ein sympathisches Anliegen und ein sympathischer Titel machen noch keine gute Initiative. Das berechtigte Anliegen der Initiative, ein Halbstundentakt auf dem ganzen S-Bahnnetz, wird mit dem vom Kantonsrat beschlossenen indirekten Gegenvorschlag erreicht. Im Unterschied zur Forderung der Initiative dauert es zwar etwas länger. Dafür

erfolgt die Einführung der Nachfrage folgend und ohne später nicht mehr benötigte und damit sinnlose Fehlinvestitionen in zweistelliger Millionenhöhe. Bis 2018 sind gemäss Strategie der Zürcher Regierung und des Zürcher Verkehrsverbundes im Kanton Zürich 98 Prozent aller Stationen halbstündlich erschlossen. Dazu gehören auch die Linien im Stammatal und im Tösstal, die im Zentrum der Forderungen der Volksinitiative stehen. Die Volksinitiative setzt raum- und verkehrspolitisch sowie finanziell falsche Zeichen. Richtiger und dringlicher als ein Subito-Halbstundentakt im ganzen Kanton ist der verstärkte Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationsräumen der Städte Zürich und Winterthur. Damit können der weiteren Zersiedlung und dem Verkehrschaos auf der Strasse entgegengewirkt und die peripheren Stadträume aufgewertet werden.

Die akuten Engpässe im Zürcher S-Bahnnetz liegen im Raum Zürich Hauptbahnhof und auf der Linie Zürich-Winterthur. Nach Fertigstellung der Zürcher Durchmesserlinie und der vorgesehenen Ausbauten zwischen Zürich und Winterthur sind die Voraussetzungen erfüllt, um zusammen mit den Investitionen der 4. Teilergänzung zur S-Bahn auch im Tösstal und nach Stammheim einen wirklichen Halbstundentakt mit guten Anschlüssen realisieren zu können.

Gelder für den öffentlichen Verkehr werden nicht zuletzt in Bern verteilt. Wenn es sich der Kanton Zürich leisten kann, finanzielle Mittel in fast leere Züge zu investieren, wäre dies ein fragwürdiges Zeichen nach Bern und könnte sich bei den dringend benötigten Bundesgeldern für wirklich notwendige Projekte als Stolperstein erweisen.

Gerhard Fischer, Präsident VöV ZH