

auf Wunsch der Gemeinden und des BAV vornehm.

In einem ersten Schritt beantragt die Regierung nun einen Zusatzkredit von 107 Millionen Franken. Das Kantonsparlament soll darüber bis kommenden Juni entscheiden. Weiter kommen auf den Kanton teuerungsbedingte Mehrkosten von 150 Millionen Franken zu, die jedoch nicht vom Grossrat abgesegnet werden müssen. Die Gesamtrechnung für den Kanton soll sich damit auf rund 650 Millionen Franken belaufen.

Der Bund hatte bislang 600 Millionen Franken zugesagt; neu werden aber rund 900 Millionen Franken an Bundesgeldern benötigt. Die Genfer Regierung ist zuversichtlich, dass der Bund dieses Geld sprechen wird, denn die zwischen dem Kanton Genf und dem Bund seit Jahrzehnten bestehende vertragliche Vereinbarung besagt, dass die Eidgenossenschaft 57 % der Projektkosten zu tragen hat.

Die Genfer Regierung will mit den Bauarbeiten unbedingt noch vor Ende Jahr beginnen und beschreitet deshalb den Rechtsweg; zurzeit ist der Bau wegen 60 Rekursen von Anwohnern blockiert. Das Bundesverwaltungsgericht hatte im Januar entschieden, diesen die aufschiebende Wirkung nicht abzusprechen. Diesen Entscheid haben die SBB sowie die Genfer Regierung beim Bundesgericht angefochten. (sda/rp)

Initiative für Halbstundentakt wird nicht zurückgezogen

Die Initianten der Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für alle“ geben nicht klein bei: Das Initiativkomitee hat Ende Februar beschlossen, die Vorlage nicht zurückzuziehen. Demzufolge wird das Zürcher Stimmvolk am 17. Mai an der Urne darüber abstimmen.

Die Initiative verlangt, dass das gesamte Zürcher S-Bahn-Netz mindestens halbstündlich zu bedienen ist. Dies ist in weiten Teilen des Kantons bereits der Fall; in den ländlichen Gebieten – zum Beispiel im Tössstal, wo die Initiative lanciert wurde – gibt es aber noch Strecken, auf denen die Züge nur stündlich fahren. Aus Spargründen wurde 2006 sogar eine S-Bahn-Linie auf Bus um-

gestellt. Zwischen Wald und Rütli ZH fahren nun in den Hauptverkehrszeiten zwei oder drei Busse parallel zur Bahnlinie.

Regierungs- und Kantonsrat teilen das Anliegen der Initiative und schlagen vor, es im Rahmen der Vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn zu realisieren. Deren Finanzierung ist aber noch nicht gesichert; sie setzt ausserdem den weiteren Ausbau der Bahnstrecke Zürich – Winterthur voraus, von dem ebenfalls nicht bekannt ist, ob und wann er Wirklichkeit wird.

Das Komitee schlägt deshalb vor, bis zur Realisierung der Vierten Teilergänzung die Linien S26 (Tössstal) und S29 (Winterthur – Stein am Rhein) im „Hinketakt“ zu bedienen. Bei der S5 (Abschnitt Büllach – Oberglatt) soll der Halbstundentakt realisiert werden, sobald der Bau der neuen Durchmesserlinie in Zürich abgeschlossen ist. Diese Vorschläge bedingen laut den Initianten keinen zusätzlichen Infrastrukturausbau.

Die kantonale Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für alle“ wurde im September 2007 mit 7200 Unterschriften aus allen Kantonsteilen eingereicht. (pd/mr)

Neues Funksystem

Die Matterhorn – Gotthard-Bahn (MGB) erneuert ihr Betriebsfunksystem. Nach einer Evaluation durch das Beratungsunternehmen AWK Group hat die Center Communications GmbH den Auftrag erhalten. Für die Passagiere von Bedeutung ist der Ersatz der Funktechnik im Furkatunnel, die noch aus der Eröffnungszeit stammt: Weil hier künftig auch GSM-Signale abgestrahlt werden, können Mobiltelefone künftig während der Tunnelfahrt genutzt werden. (pd)

Entgleisung in Speicher

Am Morgen des 1. März entgleiste in Speicher der Richtung Trogen fahrende Regionalzug 4090 der Appenzeller Bahnen (AB). Der Be 4/8 34, einer der jüngsten der neuen Stadler-Züge der Trogener Linie, fuhr über die Einfahrweiche der Station Bendlehn, als die beiden mittleren Drehgestelle entgleisten. Der Zug kollidierte seitlich mit einem Fahrleitungsmast. Verletzt wurde niemand; die Unfalluntersuchungsstelle (IUIS) wurde