

55 Mio für den ½ Stundentakt, es geht mit weniger

Gerne würde man polemisieren und die 55 Mio, welche gemäss Kanton Zürich für die Ausbauten für den ½ Stundentakte aufzubringen sind, den Milliarden welche derzeit herumgeboten werden, gegenüberstellen.

Statt zu polemisieren lohnt sich es sich nüchtern zu überlegen, wie eine kostengünstigere Lösung erreicht werden kann.

Gemäss Initiativkomitee entstehen bei der Annahme der Initiative keine Infrastrukturkosten, wenn ein temporärer Hinketakt eingeführt wird. Temporär, bis im Rahmen der 4. Teilergänzung die Kapazitäten der S-Bahn Zürich ausgebaut und damit Engpässe beseitigt sind.

Der Kompromis zwischen 55Mio und keinen Kosten besteht darin, Ausbauten so zu gestalten, dass diese kostengünstig und auch in Zukunft verwendbar sind. Dies bedeutet einerseits, dass da auf Ausbauten verzichtet werden sollte, wo diese ab 2018 (oder 2025) nicht mehr gebraucht werden. Andererseits sind Ausbauten auf das notwendigste zu beschränken.



Es lohnt sich bestehende Bahnhöfe mit Zugskreuzungen zu betrachten und dabei festzustellen, dass es auch ohne Maximalausbau geht. In Berlingen und Altnau kreuzen die Züge der



Seelinie. Die Passagiere erreichen die Aussenperrons über einen Bahnübergang, in Berlingen zudem über eine Fussgängerunterführung.

Auf der Etwilerlinie kreuzen sich die Züge bei einem Halbstundentakt in Thalheim und Stammheim. In Thalheim kreuzen sich die Züge bereits heute, ein Ausbau ist so gesehen nicht zwingend notwendig. Trotzdem sei bemerkt, dass dort ein Bahnübergang existiert, ein Aussenperron fehlt. In Stammheim müsste ein Niveauübergang für die Passagiere und ein Aussenperron erstellt werden. Zudem existiert in Stammheim eine Fussgängerunterführung, die in das Zugangskonzept für das Aussenperron einbezogen werden könnte.

Fazit: Werden Ausbauten an der Infrastruktur notwendig, so kann die Luxusvariante, aber auch eine pragmatische Variante gewählt werden. Das Geld für die Sanierung der Seelinie war dazumal bestimmt sehr knapp. Kreative Lösungen haben zu sinnvollen, kostengünstigen Ausbauten geführt. Dies sollte auf der Etwilerlinie auch möglich sein.

Nehmen wir die Initiative an, so haben die Verantwortlichen die Chance, infrastrukturseitig und auch fahrplantechnisch neue Kompromisse zu suchen und umzusetzen.

Der Halbstundentakt bringt neue Anreize, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Eine Investition in die Zukunft die auch unsere Generation noch nutzen will.

Stimmen auch Sie der Initiative zu

IG-Etwilerlinie, Ernst Geissbühler