

# Zürcher Oberländer

Abonnemente: 044 933 32 05  
 Inserate: 044 933 32 04  
 Redaktion: 044 933 33 33  
 AZ 8620 Wetzikon

zo-online.ch



Amtliches Publikationsorgan für die Bezirke Hinwil, Pfäffikon und Uster mit den Gemeinden Bäretswil, Bubikon, Dürnten, Fischenthal, Gossau, Grüningen, Hinwil, Rüti, Seegräben, Wald, Wetzikon und Fehraltorf, Hittnau, Illnau-Effretikon, Kyburg, Pfäffikon, Russikon, Weisslingen, Wila, Wildberg sowie für Egg und Mönchaltorf. Monatliche Beilage: Heimatspiegel.

## Illnau-Effretikon

### Bald mehr Polizisten?

Die Diskussion ist lanciert: In der Antwort auf eine Interpellation von alt Gemeinderat Thomas Vogel (FDP) hatte der Stadtrat von Illnau-Effretikon erklärt, die Stadtpolizei sei unterdotiert. An der gestrigen Sitzung des Stadtparlamentes signalisierten nun FDP und SP Diskussionsbereitschaft in Sachen Aufstockung des Polizeikorps. Bedingung sei jedoch, dass der Stadtrat sich weiterhin darum bemüht, im Sicherheitsbereich mit Nachbargemeinden zusammenzuarbeiten – und dass die Aufgaben der Polizei klar sind. (mle) **Seite 5**

## Uster

### Der Blick zurück

Für Familie Meyle in Uster war die Villa am Aabach während 19 Jahren nicht nur ein Ort zum Leben und Arbeiten. Das Abstimmungs-Nein vom letzten Wochenende lässt die Familie auf ihre Tätigkeit zurückblicken. Mit dem Ende der kulturellen Begegnungsstätte sei in Uster ein wichtiger Lebensraum verloren gegangen. (lei) **Seite 33**

## Region Halbstundentakt-Initianten kämpfen weiter für Tösstal-Verbindung

# Mehr Züge mit Provisorium?

Die S-Bahn-Initianten wollen einen hinkenden Takt der S26 im Tösstal als Übergangslösung bis zum generellen Ausbau.

Die Initianten für einen Halbstundentakt im Tösstal finden den Gegenvorschlag der Regierung und der kantonsrätlichen Kommission, die diesen mehrheitlich unterstützt, für akzeptabel. Dieser Alternativvorschlag sieht vor, bis ins Jahr 2018 im ganzen Kanton den Halbstundentakt auf dem S-Bahn-Netz einzuführen.

Die Initianten wollen aber das Risiko nicht eingehen, dass daran gekoppelte Ausbauprojekte der SBB, so die Strecke Zürich-Winterthur, nicht rechtzeitig ausgeführt werden. Denn damit verzögerte sich die Wartezeit für den Ausbau der S26 durchs Tösstal. Gefordert wird als Übergangslösung ein «hinkender» Halbstundentakt. «Die bessere Erschliessung des Tösstals ist für das Standortmarketing wichtig», sagt Sandro Turcati, Präsident des Initiativkomitees. (sti) **Seite 3**



Die Initianten wollen die Tösstallinie (hier Fischenthal) mit einem Provisorium besser erschliessen. (Re)

Im Überblick

## Arafats Grab besucht

**Bubikon.** Samuel Vontobel reiste nach Israel, um sich selber ein Bild von der aktuellen Lage zu verschaffen. Die Erkenntnis fliesst in seine Maturarbeit ein. **Seite 2**

## Umwelt geschützt

**Uster.** Beim Bau der neuen Strasse Uster West ist der Schutz des Werriker-/Glattenrieds garantiert, beteuert der Regierungsrat. **Seite 9**

## Gegen Pistenausbau

**Zürich.** Der Regierungsrat spricht sich gegen die Behördeninitiative aus, die einen Pistenausbau verhindern will. Und stösst auf Kritik. **Seite 12**

## Engpässe entschärfen

**Zürich.** Bei vielen Unternehmen könnte die Konjunkturabschwächung zur Entschärfung von Engpässen führen, wie eine Umfrage zeigt. **Seite 30**

## Bosch übernimmt

**Frauenfeld.** Der Thurgauer Schleifmittelhersteller Sia Abrasives kommt unter die Kontrolle des deutschen Technologiegiganten Bosch. **Seite 30**

**Oberland** Ausbau der S26 durchs Tösstal: Initiativkomitee «halbstündliche S-Bahn für alle» will nicht einlenken

# «Hinkender» Halbstundentakt gefordert

Das Tösstal soll schnell besser erschlossen werden. Ohne Koppelung an langfristige Bahnprojekte: Die Initianten der Halbstundentakt-Initiative fordern als Provisorium einen «hinkenden» Halbstundentakt.

Bettina Sticher

Das Tösstal gerät immer stärker in den Sog der Grossagglomeration Zürich/Winterthur. Dafür, dass das Gebiet auch mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen ist, setzt sich das Initiativkomitee «halbstündliche S-Bahn für alle» mit Sitz in Laupen/Wald ein.

«Alle Tösstaler Gemeinden ausser Zell haben den Halbstundentakt verlangt», sagt Sandro Turcati, Präsident des Initiativkomitees. Es geht um das Teilstück Bauma-Rüti. Die S26 zwischen Bauma und Winterthur verkehrt nämlich bereits halbstündlich. «Der bessere Anschluss ist aber für das Standortmarketing der ganzen Region wichtig. Mit dem Halbstundentakt wäre das Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr angemessen angebunden.»

## «Wir wollen pragmatische Lösung»

Am Mittwoch hat die kantonsrätliche Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt bekanntgegeben, dass sie zwar die Initiative ablehnt, aber den indirekten Gegenvorschlag der Regierung mehrheitlich unterstützt (siehe ZO/AvU von gestern). Damit ist die Vorlage «Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr» gemeint, die bis ins Jahr 2018 auf dem ganzen S-Bahnnetz Halbstundentakt vorsieht.

Der Gegenvorschlag kommt grundsätzlich auch beim Initiativkomitee gut an. Doch nur als Verhandlungsbasis und nicht als Lösung des Problems. Denn er hat einen Unsicherheitsfaktor. Der Vorschlag macht nämlich den Streckenausbau der S26 von anderen anstehenden Bahnprojekten abhängig, darunter auch der Streckenausbau Zürich-Winterthur. Dies mit der Begründung, dass die verschiedenen Investitionen sinnvoll aufeinander abgestimmt werden sollen. «Der Streckenausbau Zürich-Winterthur liegt in den Händen des Bundes und nicht in jenen des Kantons. Somit haben wir keine Garantie, dass die Voraussetzungen für unseren Halbstundentakt bis ins Jahr 2018 auch wirklich erfüllt sind. Wir wollen eine pragmatische



Das Tösstal (auf dem Bild der Bahnhof Fischenthal) ist gemäss den Initianten für den Halbstundentakt der S-Bahn nicht gut genug erschlossen. Da sie nicht auf die Realisierung von anderen Bahnprojekten warten wollen, schlagen sie mit dem hinkenden Takt ein Provisorium bis zum generellen Ausbau im Jahr 2018 vor. (Re)

Lösung und keine Koppelung an langfristige Ausbauten», erläutert Sandro Turcati.

## «Gegenvorschlag anpassen»

Der Regierungsrat könne seinen «Gegenvorschlag» anpassen, ist das Initiativkomitee überzeugt. «Wir wollen nicht unbedingt eine Volksabstimmung durchsetzen, sondern lieber verhandeln. Aber unter den aktuellen Bedingungen können wir die Initiative nicht zurückziehen.» Das Komitee macht selber einen Vorschlag und fordert den «hinkenden» Halbstundentakt als Übergangslösung. «Wir haben sogar eine Idee eingereicht, wie der Fahrplan aussehen könnte. Diese wäre zwar nicht ideal, aber möglich.»

Dazu meint der in Rüti wohnhafte Kantonsrat Ruedi Menzi, Präsident der vorberatenden Kantonsratskommission, dass er zwar die Anliegen der Initianten verstehe. Wenn man aber bedenke, was in den letzten Jahren im öffentlichen Verkehr alles verwirklicht worden sei und auch die Möglichkeit der Vorfinanzierung des Streckenausbaus durch den

Kanton in Betracht ziehe, würden sich die Befürchtungen der Initianten relativieren. Das Warten bis ins Jahr 2018 hält er für zumutbar. Dies sei lediglich eine zeitliche Verschiebung von zwei bis drei Jahren gegenüber den Forderungen der Initiative.

## «Mehrkosten von 50 Millionen»

«Wenn wir machen, was die Initiative verlangt, verursacht dies – weil zum Teil provisorisch – nicht nachhaltige Mehrkosten von insgesamt 50 Millionen Franken, auf der Strecke der S26 10 Millionen», sagt Menzi. Der von den Initianten geforderte hinkende Halbstundentakt sei geprüft worden. Es handle sich dabei um einen Takt von abwechselnd 15 und 45 Minuten, weil eine andere Lösung nicht möglich sei. Dies würde zu langen Anschlusswartezeiten in Bauma und in Rüti führen und sei auch darum verworfen worden.

Der Fahrplan-Planung des ZVV windet Menzi «ein Kränzchen». «Man kann theoretisch auch einen Fünfminutentakt einführen. Wenn das Volk den entsprechenden Ausbau bezahlen will.»

## Doppelspur Uster–Aathal wird teuer

Nicht nur die Tösstallinie steht im Interesse der (Oberländer) Öffentlichkeit, sondern auch die stark frequentierte SBB-Strecke Zürich–Uster–Rapperswil. Der Regierungsrat beantwortete aktuell eine Anfrage des See-Gräbner SVP-Kantonsrats Hans-Heinrich Heusser zur Entwicklung dieses Bahnteilstücks. Wie der Regierungsrat schreibt, wird es ohne Ausbau der Infrastruktur keine entlastenden Züge in den Stosszeiten geben. Das Angebot auf diesem SBB-Korridor werde sich auch mit der Durchmesserlinie nicht wesentlich ändern. Diese wird frühestens 2013 fertiggestellt sein und unter anderem der S14 ermöglichen, schneller zu verkehren. Der geplante Ausbau der Bahnhöfe im Wehntal erlaube es zudem, auf der S5-Strecke längere Züge einzusetzen, was zu einer Kapazitätserhöhung führe. Die S15 verfüge des Weiteren noch über Fahrgastkapazitäten, die kurzfristig mit «geeigneten Massnahmen», wie etwa Busanschlüssen, besser ausgenutzt werden sollen.

Zum Planungsstand eines Doppelspurausbaus auf der Strecke Uster–Jona schreibt der Regierungsrat, dass die Realisierung einer Doppelspur zwischen Uster und Aathal im Vordergrund stehe. Ein solcher Ausbau wäre allerdings mit geschätzten Kosten von 110 Millionen Franken verbunden, weshalb er in der vierten Teilergänzung der S-Bahn nicht vorgesehen sei. Um die angestrebten Angebotsverbesserungen mittelfristig bieten zu können, würde dieser Teilausbau zwischen Uster und Aathal laut Regierungsrat genügen. Deshalb werde die Planung «weitergeführt und vorangetrieben». Die Kosten für den Vollausbau der gesamten Strecke schätzt der Regierungsrat auf 300 Millionen Franken. Der zusätzliche Nutzen sei allerdings gering. (mm)