

# Nein zu S-Bahn-Initiative, aber ZVV gibt Gas

Das Volk hat die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» klar verworfen. Nun verlangen die Initianten vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), sein Versprechen einzulösen.

Von **Stefan Häne**

**Zürich.** – Zwischen Bauma und Wald fährt in den nächsten Jahren weiter nur ein Zug (S 26) pro Stunde in jede Richtung; dasselbe gilt für die Strecken Seuzach-Stammheim (S 29), Oberglatt-Bülach (S 5), Eglisau-Zweidlen (S 41) und Langnau-Sihlwald (S 4). Dies hat das Zürcher Stimmvolk gestern beschlossen. Mit einem Nein-Stimmen-Anteil von 63,3 Prozent hat es die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» deutlich abgelehnt. Die Initianten, die aus dem Tösstal stammen, wollten den 30-Minuten-Takt auf allen Linien ab Dezember 2011 einführen. Die Stimmbeteiligung betrug 39,2 Prozent. Das Anliegen fand in keinem Bezirk eine Mehrheit; 15 der 171 Gemeinden haben die Vorlage angenommen. Am deutlichsten fiel die Zustimmung erwartungsgemäss im Tösstal aus, in Fischenthal lag sie bei über 80 Prozent. Von den Gemeinden an der Stammer Linie hingegen sagte nur Unterstammheim Ja, mit 56 Prozent.

Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV), sprach vor den Medien von einem klaren Resultat, mit dem er sehr zufrieden sei. Die Zürcherinnen und Zürcher hätten dem ZVV ihr Vertrauen ausgesprochen: «Wir werden nun vorwärtskommen» (siehe Kasten).

## Ärger über Rita Fuhrer

Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer (SVP), noch nicht ganz von ihrer Krankheit erholt, erschien nicht zum Medientermin. Dafür sprachen andere. Mitinitiant Marcel Burlet warf der Regierung vor, die Kosten für die Umsetzung der Initiative mit 55 Millionen bewusst dreimal zu hoch angegeben zu haben. Das Kostenargument habe den Ausschlag für das Nein gegeben, sagte der SP-Kantonsrat aus Regensdorf.

Burlet und die grüne Kantonsrätin Susanne Rihs-Lanz ärgerten sich zudem darüber, dass Fuhrer den Initianten in jener Phase das Gespräch verweigert habe, als der Rückzug der Initiative zur Diskussion stand. Man habe vergeblich auf eine Zusicherung der Regierung gewartet, die vierten Teilergänzungen der S-Bahn vorantreiben zu wollen. Umso erfreuter war Rico Croci, Vizepräsident des Initiativkomitees aus Wald, dass der ZVV dies nun getan hat. «Der ZVV steht im Umsetzungszwang.» Beschlossen ist allerdings noch nichts: Die Regierung hat die vierten Teilergänzungen noch nicht abgesegnet, ebenso wenig der Kantonsrat. Widerstand zeichnet sich jedoch nicht ab. Die SVP will das Projekt mittragen, wie sie mitteilte.



Auf der Stammer Linie – hier die Brücke über die Thur – fährt noch jahrelang nur ein Zug stündlich in jede Richtung.

BILD WOLFGANG STRÄULI

## Halbstündliche S-Bahn für alle

Kreise	Ja	Nein	% Ja
Kreis 1+2	2 911	5 217	35,8
Kreis 3	3 413	4 805	41,5
Kreis 4+5	2 607	3 463	43,0
Kreis 6	2 546	4 548	35,9
Kreis 7+8	3 970	8 778	31,1
Kreis 9	3 507	5 227	40,2
Kreis 10	3 176	5 693	35,8
Kreis 11	4 258	6 818	38,4
Kreis 12	1 749	2 123	45,2
<b>Stadt Zürich</b>	<b>28 137</b>	<b>46 672</b>	<b>37,6</b>

Bezirke	Ja	Nein	% Ja
Affoltern a. A.	3 622	8 107	30,9
Andelfingen	3 214	5 685	36,1
Bülach	11 112	17 306	39,1
Dielsdorf	7 072	8 588	45,2
Dietikon	5 149	10 909	32,1
Hinwil	9 915	11 919	45,4
Horgen	9 269	20 301	31,4
Meilen	8 609	19 625	30,5
Pfäffikon	5 747	9 053	38,8
Uster	8 993	18 480	32,7
Winterthur	16 542	25 469	39,4
Zürich	28 137	46 672	37,6
<b>Kanton Zürich</b>	<b>117 381</b>	<b>202 114</b>	<b>36,7</b>

Stimmbeteiligung: 39,2%

## «Termin 2018 ist ziemlich sicher»

Franz Kagerbauer, Direktor des Verkehrsverbundes, ist zuversichtlich, dass alle Linien den 30-Minuten-Takt ab 2018 und nicht erst 2025 haben.



Haben Sie mit so vielen Ja-Stimmen gerechnet?

Ich hatte hohen Respekt, weil das Anliegen ein sehr attraktives ist. In der Diskussion wurde ausgeblendet, dass 93 Prozent den 30-Minuten-Takt heute schon haben.

Sie sagen, 2018 komme der Halbstundentakt im Tösstal und im Stammertal. Die Initianten sagen 2025. Wie sicher ist 2018?

Man kann heute mit gutem Gewissen sagen, dass 2018 ziemlich sicher ist, weil der Bund seine Versprechungen gegenüber dem Kanton Zürich bisher eingehalten hat. Es gibt zurzeit keinen Anlass, daran zu zweifeln.

Könnten Ihnen nicht Sparmassnahmen einen Strich durch die Rechnung machen?

Diese Gefahr besteht immer. Wir sind im Moment in den Verhandlungen mit dem Bund zur Finanzierung der vierten Teilergänzungen der S-Bahn, und da sind keine solchen Gefahren sichtbar. Wir werden alles daransetzen, damit nun auch umgesetzt wird, was wir versprochen haben.

Oder muss der Kanton vielleicht plötzlich auch den Ausbau von Zürich-Winterthur als Voraussetzung für den Tösstaler 30-Minuten-Takt vorfinanzieren?

Es gibt im Moment keinen Hinweis, dass dies der Fall sein könnte. (klr)

## KOMMENTAR

### Sensorium für das Machbare

Von **Roger Keller**

Vorlagen des öffentlichen Verkehrs geniessen beim Zürcher Stimmvolk seit Jahrzehnten grosse Sympathie. Innert eines halben Jahres hat das Volk nun aber zweimal Nein gesagt – zuerst zum Tram bis vor die Tore des Zoos und nun zu einem Halbstundentakt auch an den einsamsten S-Bahnhöfen bereits ab 2011.

Den Anhängern eines öffentlichen Verkehrs ohne Grenzen muss das zu denken geben. Auch dem VCS, der mit einer weiteren, pendenten Initiative 520 Millionen Franken aus der Kantonskasse für einen Ausbau der Linie Zürich-Winterthur verlangt.

Das Nein vom Sonntag zeigt, dass das Stimmvolk trotz aller Sympathie auch den öffentlichen Verkehr auf die vorhandenen Mittel abstimmen will. Beim Halbstundentakt wäre es eine Zwängerei gewesen, das gut durchdachte Ausbaukonzept des Verkehrsverbundes für einen kleinen, vorübergehenden Nutzen auf den Kopf zu stellen. Der Halbstundentakt im Tösstal und im Stammertal wird ohnehin kommen, nur nicht ganz so rasch wie verlangt.

Die Initianten sind mit ihrem Schnellzug also mit Volldampf auf ein Stumpengeleise gefahren. Das Nein ist, genauso wie beim Zoo-Tram, ein Nein zu einer überrissenen perfektionistischen Forderung. Ein Nein zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton ist das Verdikt vom Sonntag hingegen nicht. Es zeigt vielmehr, dass das Volk ein feines Sensorium für das Machbare hat.

Man darf deshalb weiter zuversichtlich sein, dass auch die geplanten vierten Teilergänzungen der S-Bahn glatt durchgehen werden – selbst wenn sie an die Urne kommen sollten, womit im Moment aber niemand rechnet. Denn anders als die Halbstundentakt-Initiative wird dieses 460-Millionen-Paket nicht nur wenigen, sondern vielen Fahrgästen eine markante Verbesserung bringen.