

Keine forcierte Verdichtung des Fahrplans auf dem Land

Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» deutlich abgelehnt

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) muss das Bahnangebot in Randgebieten wie dem Tösstal nicht gezwungenermassen ausbauen. Die kantonalen Stimmberechtigten haben die Initiative für den flächendeckenden Halbstundentakt innert dreier Jahre klar verworfen.

sho. Auslöser der kantonalen Volksabstimmung war 2006 der Entscheid des Verkehrsrats, die S 43 zwischen Wald und Rüti durch einen Bus zu ersetzen. Der aufflammende Zorn im Tösstal führte zur Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle». Damit sollten bis 2011 alle im kantonalen Richtplan eingetragenen Bahnhöfe und Haltestellen der S-Bahn den Halbstundentakt erhalten. Am Sonntag haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich das Begehren nun mit 63,3 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Die Stimmbeteiligung betrug 39,2 Prozent.

Die Resultate aus den Gemeinden zeigen deutlich, wo der Schuh am meisten drückt. So hat das Tösstal die Initiative geschlossen angenommen. Am deutlichsten fiel die Zustimmung in Fischenthal mit über 80 Prozent und in Wald mit 73 Prozent der Stimmen aus. Aber auch in den Gemeinden nahe Winterthur (Wila, Zell, Turbenthal) gab es Ja-Mehrheiten, obwohl hier die S-Bahn bereits im Halbstundentakt verkehrt und mit ihrer 4. Teilergänzung zusätzlich die S 11 einmal in der Stunde bis nach Wila fahren soll.

Kein Stadt-Land-Gegensatz

Über das Tösstal hinaus hielt sich die Solidarität in engen Grenzen. Im Stammthal, das ebenfalls noch keinen Halbstundentakt kennt, sagte nur Unterstammheim Ja zur Initiative. Im Unterland erklärt sich neben einigen kleinen Gemeinden der Bezirkshauptort Dielsdorf solidarisch mit Niederglatt. Das Dorf zwischen Oberglatt und Bülach muss noch bis 2015, wenn die Zürcher Durchmesserlinie eröffnet wird, auf den Halbstundentakt warten. Etwas unerwartet ist das klare Ja in Embrach. Insgesamt haben 15 in der Regel ländliche Gemeinden der Initiative zugestimmt. Sie scheiterte in allen Bezirken, wobei Hinwil und Dielsdorf mit je gut 45 Prozent die meisten Ja-Stimmen aufwiesen.

Umgekehrt ist es nicht so, dass das Begehren in den Städten am deutlichsten verworfen wurde. In Zürich lag die Zustimmung mit gut 37 Prozent, in der Stadt Winterthur gar mit mehr als 40 Prozent



Die S 26 im Tösstal fährt vorerst weiterhin nur bis nach Bauma (im Bild) im Halbstundentakt. KARIN HOFER

über dem kantonalen Durchschnitt. Am wenigsten Stimmen, jeweils knapp über 30 Prozent, erzielte die Initiative in den schon lange gut mit der S-Bahn versorgten Gebieten, so entlang der beiden Seeufer, in den Bezirken Uster und Dietikon, aber ebenso im Knonauer Amt, das seit 2007 bis Affoltern den Viertelstundentakt hat.

ZVV-Direktor Franz Kagerbauer, der an der Stelle der nach wie vor rekonvaleszenten Volkswirtschaftsdirektorin Rita Führer für eine Stellungnahme vor die Medien trat, zeigte sich erfreut über das klare Resultat. Damit habe das Zürcher Volk dem ZVV und seiner S-Bahn-Planung das Vertrauen ausgesprochen. Kagerbauer erklärte, die Regierung werde dem Kantonsrat noch in diesem Jahr eine Kreditvorlage für die 4. Teilergänzung der S-Bahn überweisen. Derzeit fänden Verhandlungen mit dem Bund über ihre Finanzierung statt. In diesem Zusammenhang erklärte der ZVV-Direktor, im Moment deute nichts darauf hin, dass der Bund den dafür notwendigen Ausbau des Bahnkorridors zwischen Effretikon und

Winterthur nicht rechtzeitig vornehmen werde. «Wir setzen alles daran, dass es dabei zu keinen Verzögerungen kommt und der Bund seinen Verpflichtungen nachkommt», betonte Kagerbauer unter Verweis auf das mit Bern vereinbarte Finanzierungskonzept.

Keine Solidarität

Von den Parteien zeigten sich SVP, FDP und EVP, welche die Initiative abgelehnt hatten, erfreut über den klaren Ausgang. Die EVP forderte wie die SP die Regierung auf, den Zeitplan bei der Realisierung des Halbstundentakts in Randgebieten ernst zu nehmen. Die Initianten zeigten sich enttäuscht, aber wenig überrascht, dass die Solidarität nicht gespielt habe. Unter diesen Umständen waren sie mit dem Resultat, das den Druck auf den ZVV aufrechterhalte, durchaus zufrieden. Rico Croci, Gemeinderat in Wald, erklärte, die Leute im Tösstal wünschten rasch eine Verbesserung. Bei der Erschliessung der Bahnhöfe mit dem Bus lasse sich viel erreichen.

Eine Verpflichtung

Der öffentliche Verkehr geniesst im Kanton Zürich enormen Goodwill. Eine Initiative, die «für alle» den Halbstundentakt der S-Bahn verspricht, ist da eine populäre Forderung. Dennoch war absehbar, dass das im Tösstal entstandene Begehren chancenlos bleiben würde. So fand der «Abstimmungskampf» fast unter Ausschluss der Öffentlichkeit und als Kontroverse unter Bahnspezialisten statt.

Mit knapp 37 Prozent Ja-Stimmen erzielte die Initiative für den flächendeckenden Halbstundentakt bloss einen Achtungserfolg. Sie erhielt immerhin mehr Rückhalt als im letzten Herbst die Idee, die Tramlinie bis zum Eingang des Zürcher Zoos zu verlängern. Die Initianten beklagen nun die mangelnde Solidarität mit Randregionen. Das kann ihre Niederlage nur zum Teil erklären. Für die Bewohner der Städte und der Agglomeration war nicht einzusehen, weshalb im Tösstal oder Weinland, die über andere Vorzüge wie eine intakte Landschaft verfügen, subito ein dichter Fahrplan nötig ist. Ob sich das Anliegen ohne teure Investitionen hätte umsetzen lassen, wie die Initianten behaupteten, blieb Glaubenssache. Wichtiger war für die Mehrheit, dass der Halbstundentakt, koordiniert mit dem übrigen Ausbau auf dem Schienennetz, bis in neun Jahren realisiert werden soll.

Dabei kommt der Volksinitiative das Verdienst zu, die Aufmerksamkeit auf die weit über das Tösstal hinaus entscheidende Erweiterung des Bahnkorridors zwischen Effretikon und Winterthur gelenkt zu haben. Seitens der Regierung und des ZVV wird immer betont, der Ausbau werde rechtzeitig und ohne Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich umgesetzt. Dazu steht im Widerspruch, dass SBB-Chef Andreas Meyer erst Anfang April die Zufahrten zur Zürcher Durchmesserlinie – damit konnte er nur die Achse nach Winterthur gemeint haben – zu den Projekten zählte, für die eine Vorfinanzierung nötig werde. Die Regierung steht nun in der Pflicht, in dieser Frage nicht lockerzulassen. Schon um ihr Versprechen einzulösen, bis 2018 auch im Tösstal den Halbstundentakt einzuführen.

sho.