

## Wann und wie kommt das Tösstal zum Halbstundentakt?

**Weil der geplante Ausbau der Bahn noch nicht gesichert ist, erscheint eine an sich unnötige Volksabstimmung wahrscheinlich**



Bahnfahren im oberen Tösstal: Die Bahnhöfe und die Technik sind veraltet, die Züge modern, doch verkehren sie, wie hier in Fischenthal, noch längere Zeit nur stündlich. (Bild: NZZ / Karin Hofer)

Die SBB und die Zürcher Regierung wollen bis 2018 im Tösstal den Halbstundentakt realisieren. Bund und Kanton haben aber dafür nötige Beschlüsse noch nicht gefällt. Deshalb kommt 2009 die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» voraussichtlich dennoch vors Volk.

sho. Für gelegentliche Besucher hat die Bahn im Tösstal ihren Charme. Mit den malerischen Bahnhöfen, den hölzernen Güterschuppen und den veralteten technischen Anlagen wirkt sie wie ein Relikt aus der Mitte des 20. Jahrhunderts. Für die Talbewohner ist der Zustand eher ärgerlich. Zwischen Bauma und Rüti verkehrt der Zug immer noch nur stündlich. Die Ersetzung der S 43 zwischen Wald und Rüti Ende 2006 durch einen Bus brachte das Fass zum Überlaufen: Im September 2007 wurde vor allem mit Unterschriften aus dem Tösstal die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» eingereicht.

### Hinketakt nicht mehr machbar

Der Regierungsrat unterstützt das Ziel, alle Strecken der Zürcher S-Bahn im Halbstundentakt zu bedienen. Er lehnt die Initiative jedoch ab, weil das Anliegen in absehbarer Zeit erfüllt werde, wenn auch nicht, wie gefordert, innert dreier Jahre nach einem allfälligen Ja zum Begehren. Es geht im Wesentlichen um drei Abschnitte. 2016 wird auf der Strecke Winterthur–Stein am Rhein (S 29) sowie zwischen Oberglatt und Bülach (S 5) der Halbstundentakt eingeführt. Auf der S 26 zwischen Bauma und Rüti ist das «ungefähr 2018» vorgesehen. Ungefähr, weil dafür zuerst der Abschnitt zwischen dem Flughafen und Winterthur ausgebaut sein muss, was primär eine nationale Aufgabe ist. Die Kommission Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) des Kantonsrats teilt mehrheitlich die Haltung der Regierung. Das Parlament wird das Begehren an seiner ersten Sitzung im neuen Jahr behandeln.

Die Absicht der Regierung war es, die Initianten zu einem Rückzug zu bewegen. Diese bleiben trotz den Zusicherungen skeptisch. So zweifeln sie den Zusammenhang mit der Erweiterung des Abschnitts Flughafen–Winterthur an. Und sie vertreten die Ansicht, eine rasche Verdichtung des Bahnangebots im Tösstal sei ohne grosse Investitionen möglich. Mit dem Volksbegehren wird nicht ein strikter Halbstundentakt gefordert. Es reicht, wenn stündlich zwei S-Bahnen in jede Richtung verkehren. Die Initianten sind aufgrund eigener Berechnungen überzeugt, dass sich auf der bestehenden Strecke im Tösstal ein hinkender Takt alternierend alle 20 und 40 Minuten umsetzen lässt. Laut Sandro Turcati, dem Präsidenten des Initiativkomitees, haben SBB und ZVV dies vor drei Jahren bejaht. Eine solche Lösung wäre alles andere als optimal, würde von den Initianten jedoch für eine Übergangszeit in Kauf genommen.

Beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) winkt man ab. Ein solcher Hinketakt sei fahrplantechnisch aufgrund der Randbedingungen nicht mehr machbar, erklärte auf Anfrage sein Chefplaner Dominik Brühwiler: «Wenn das so einfach ginge, würden wir es machen.» Zudem erfordere der Hinketakt Investitionen in zweistelliger Millionenhöhe. So wäre in Wald der Bau eines separaten Perrons mit Unterführung nötig. «Sonst erhält man von Bern keine Plangenehmigung mehr», sagte Brühwiler. Im Sommer beschlossen die SBB, im Tösstal die Stellwerke und Publikumsanlagen wie Perrons bis 2015 für 83 Millionen Franken zu erneuern.

### Teure Erneuerungen

In den letzten Wochen hat der ZVV gegenüber den Gemeindebehörden und dem Initiativkomitee zudem die Pläne im Rahmen der vierten Teilergänzungen der S-Bahn erläutert. Diese Ausbauten kosten nochmals rund 90 Millionen Franken. Für die Tangentiallinie S 26 sind die Bedingungen an den Endpunkten gegeben: die Anschlüsse an die S 12 und S 11 in Winterthur sowie an die S 5 und S 15 in Rüti. Wird die S 26 dazwischen im Fahrplan eingepasst, ergibt sich, wo auf der Strecke die Kreuzungspunkte liegen müssen. Die sind nicht da, wo es am günstigsten wäre. So sollen die nur von wenigen Kunden benutzten Bahnhöfe Sennhof-Kyburg, Saland und Tann-Dürnten zu neuen

Kreuzungsstationen ausgebaut werden (siehe Karte). In Tann muss dafür eine Brücke über die nahe Hauptstrasse verbreitert werden. Wald hingegen wird zur Haltestelle ohne zweiten Perron.

Gegen einen richtigen Halbstundentakt mit guten Anschlüssen in Winterthur und Rüti haben die Tösstaler nichts einzuwenden. Nur hegen sie berechtigte Zweifel, ob «ungefähr 2018» realistisch ist (Kasten). Neben der zeitlich ungewissen Erweiterung des Nadelöhrs bei Effretikon bilden die vierten Teilergänzungen der S-Bahn die zweite Voraussetzung für den Ausbau im Tösstal. Dazu wird die Regierung 2009 eine Vorlage für über 500 Millionen Franken präsentieren. Ob sie die parlamentarische Beratung unversehrt übersteht und ohne Referendum passiert, wird sich erst zeigen. Unter solch unsicheren Bedingungen sind die Initianten nicht bereit, ihr Pfand aus der Hand zu geben. «Ohne Garantien für das Tösstal ziehen wir unsere Initiative nicht zurück», sagt Turcati.

### **Nicht nur Problem eines Randgebiets**

Vor allem die Unwägbarkeit der Bahnfinanzierung beim Bund führt dazu, dass es im Kanton Zürich voraussichtlich zu einer Volksabstimmung kommt, an der niemand wirklich ein Interesse hat, nicht einmal die Initianten. Ein Ja zur «Halbstündlichen S-Bahn für alle» würde die Planung für den weiteren Ausbau der S-Bahn stören. Der Kanton müsste, um mit einem Hinketakt die Initiative umzusetzen, Investitionen tätigen, die bei einem späteren Vollausbau sinnlos würden. Das späteste Datum für eine Abstimmung ist der 29. November 2009, üblich wäre, sofern der Kantonsrat am 5. Januar über die Initiative entscheidet, der nächste ordentliche Termin am 17. Mai. Mehr als Versprechungen kann dem Initiativkomitee bis dann niemand abgeben.

Dieses legt bereits seine Argumente für den Urnengang zurecht. Wald und das Tösstal seien wichtige Erholungsgebiete für die Bewohner der Agglomeration. Dort wiederum würden Besucher aus schlecht erschlossenen Regionen mangels Alternative oft mit dem Auto hinfahren. Deshalb bestehe ein gemeinsames Interesse an besseren Bahnverbindungen auch für das Tösstal, sagt Turcati. Ziel der Initiative sei flächendeckend ein besseres Bahnangebot, ergänzt sein Mitstreiter Rico Croci, Gemeinderat in Wald. Ein lückenloser Halbstundentakt im ganzen Kantonsgebiet, was in diesem Umfang möglicherweise weltweit einmalig wäre, bilde ein herausragendes Qualitätslabel für den Standort Zürich.

### **Frühestens 2016 Geld vom Bund**

sho. Im Dezember hat der Nationalrat die «zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) genehmigt. Darin sind 390 Millionen Franken für den Ausbau zwischen dem Flughafen und Winterthur enthalten, der laut SBB auch Bedingung für Verbesserungen im Tösstal ist. Weil eine Differenz zum Ständerat besteht, ist das Geschäft noch nicht unter Dach und Fach. Zwar ist die ZEB-Vorlage ungefährdet. Weil die Finanzierung vom Baufortschritt der Neat abhängt, wird das Geld nach heutigem Stand jedoch nicht vor 2016 fliessen, wie das Bundesamt für Verkehr (BAV) Medienberichte bestätigt. Auch steht keineswegs fest, ob beim Bund der Korridor Flughafen–Winterthur zuoberst auf der Liste steht. Die Prioritäten wird das BAV mit den SBB im Herbst 2009 festlegen. Damit die zusätzliche Kapazität bei Effretikon wenigstens 2018 zur Verfügung steht, ist es durchaus möglich, dass der Kanton wie bei der Durchmesserlinie Zürich den Ausbau vorfinanzieren muss.