

# «Die Halbstundentakt-Initiative ist überhaupt keine Zwängerei»

Zur kantonalen Abstimmung über die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle», vom 17. Mai: Die Initiative setzt ein falsches Zeichen, TA vom 27. April

**Warten seit 25 Jahren.** Die Halbstundentakt-Initiative ist überhaupt keine Zwängerei, sondern eine logische Folge eines jahrzehntelangen Wartens auf eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Bereits vor 25 Jahren wurde eine Initiative eingereicht, welche als Mindestangebot auf den Eisenbahnlinien stündlich zwei Fahrgelegenheiten pro Richtung forderte. Und was ist seither passiert? Agglomerationsgemeinden und die Goldküste haben den Viertelstundentakt erhalten, während Regionen wie das Tössstal, das Stammetal, Teile des Zürcher Ober- und Unterlandes immer noch auf den Halbstundentakt warten. Diese Ungerechtigkeit wird ohne Initiative auch weiterhin bestehen. Denn laut neusten Schätzungen der SBB wird der Halbstundentakt in allen Regionen frühestens ab 2025 realisiert werden können. Und ob er überhaupt kommt, hängt laut Regierungsrat von den Entscheidungen in Bern zu den Zürcher Grossbauprojekten im Bahnverkehr ab. Experten haben aber aufgezeigt, dass der Halbstundentakt in allen Regionen unabhängig von Grossprojekten und ohne grosse Investitionen rasch und günstig umgesetzt werden könnte. Die immerhin rund 100 000 Menschen in den betroffenen Regionen haben lange genug gewartet. Sie haben das gleiche Recht auf einen guten öffentlichen Verkehr wie alle andern auch.

SUSANNE RIHS, GLATTFELDEN

**Dichteres Angebot erhöht Auslastung.** Mit dem Argument der kleineren Bevölkerung in Randgebieten und mit jenem der übermässigen Kosten lässt sich die For-

derung nach einem Halbstundentakt auf allen ZVV-Linien leicht «bodigen».

In Fischenthal, der grössten Landgemeinde des Kantons Zürich, liegen die Bahnhöfe Steg und Gibswil 5 km voneinander entfernt, dazwischen der Bahnhof Fischenthal. Die Benützung des Autos ist da naheliegender, als den Stundentakt der Bahn abzuwarten, wenn man von einem Dorfteil in den anderen fahren will. Ein dichteres Angebot bewirkt auch die höhere Auslastung der Züge, wie die Erhebungen auf allen anderen Bahn- und Buslinien gezeigt haben. Die aktuelle Bautätigkeit in Fischenthal führt zudem zu einer markanten Bevölkerungszunahme, die wiederum die Nachfrage nach einem besseren Angebot verstärkt. Und viele Wanderer würden für ihre Anfahrt auf das Auto verzichten, wenn das Bahnangebot dichter wäre.

HEINRICH SCHNEEBELI, STEG

**Kritik an Wahlbroschüre.** Viele Stimmberechtigte dürften sich über die Ziele der Initianten wie auch die Gedankengänge der Regierung durch die Wahlbroschüre «Wir stimmen ab» ein Bild machen, da sie annehmen, dass sie darin mit aktuellen und korrekten Zahlen und Fakten informiert werden. Leider sind die im beleuchtenden Bericht des Regierungsrates gemachten Angaben alles andere als richtig und objektiv.

Erstens schätzt die Regierung die Investitionskosten, die durch die Initiative verursacht werden, auf 55 Millionen Franken. Das Initiativkomitee hingegen schlägt vor, keine Investitionen zu tätigen und dafür die S 26 und S 29 im «Hinketakt» (d. h. in keinem exakten Halbstundentakt) zu betreiben, bis die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn umgesetzt wird. Dies bedingt, dass die Kreuzungsstationen der Tössstallinie im heutigen Zustand belassen würden. Ebenso

würden die neu zusätzlich zur Verdichtung zum Halbstundentakt auf der S 29 verkehrenden Züge nur den Abschnitt Seuzach-Stammheim(-Stein am Rhein) bedienen, wobei in Seuzach Anschluss von und nach Winterthur bestehen würde. Der Initiativtext ist extra so formuliert, dass solche (vorübergehenden) Lösungen möglich wären. Die Regierung behauptet aber, diese Übergangslösungen seien nicht möglich, ob schon sie 2006 aufgrund einer kantonsrätlichen Anfrage noch das Gegenteil schrieb.

Zweitens verlangt die Initiative entgegen den Angaben in der Abstimmungsbrochure nicht, dass an sieben Tagen die Woche während der ganzen Betriebszeit von 6 bis 24 Uhr die halbstündliche Bedienung angeboten werden müsste. Die sogenannte Grundversorgung, welche im Initiativtext massgebend ist, wird im Gesetz über den öffentlichen Verkehr nicht so definiert, wie sie vom Regierungsrat dargestellt wird.

PRISKA OCHSNER, WALD  
Mitglied des Initiativkomitees

**Kein durchgehender Takt.** Es heisst immer, der Halbstundentakt der S-Bahn ist fast überall realisiert. Dann werden einige Linien aufgezählt, auf welchen der Takt noch nicht realisiert ist. Dabei fehlt oft die Strecke Bülach-Rafz. Oh ja, es fährt ca. alle halbe Stunde ein Zug von Rafz Richtung Zürich und umgekehrt. Allerdings ist es nur bis 8.01 Uhr möglich, beispielsweise in Glattbrugg, Oerlikon oder Hardbrücke auszustiegen. Anschliessend hält die S 5 dort nur noch einmal pro Stunde; der Schnellzug hält erst in Zürich. Für die Rückreise Zürich-Rafz gilt dasselbe: Nur von 16.03 Uhr bis 19.03 Uhr hält ein Zug in Zürich-Hardbrücke, Oerlikon, Glattbrugg und so weiter.

ANGELA BRÄNDLI, RAFZ