

# Streit um letzte Lücken im Halbstundentakt

Am 17. Mai entscheidet das Stimmvolk über eine Initiative, die den 30-Minuten-Takt auf allen Linien ab Dezember 2012 einführen will. Die wichtigsten Fragen und Antworten dazu.

Von Roger Keller

## Der 30-Minuten-Takt ist bei der S-Bahn doch längstens eingeführt. Wo gibt es ihn bis heute noch nicht?

Auf fünf kurzen Streckenabschnitten, nämlich Eglisau-Zweidlen (S 41), Langnau-Sihlwald (S 4), Bauma-Wald (S 26), Seuzach-Stammheim (S 29) und Oberglatt-Bülach (S 5). Von 176 S-Bahn-Stationen haben heute 163 alle 30 Minuten oder öfter einen Zug in jede Richtung.

## Weshalb soll der 30-Minuten-Takt nicht auch dort möglich sein?

Theoretisch wäre er mit Shuttle-Zügen möglich, aber nur mit hohen Betriebs- und noch höheren Investitionskosten. Die Regierung beziffert Letztere auf 55 Millionen Franken - Investitionen, die schon in einigen Jahren unnütz sein werden, weil Regierung und Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) den Halbstundentakt mit einem anderen Konzept einführen, das auf den übrigen Ausbauten der S-Bahn aufbaut.

## Wann will die Regierung die letzten 30-Minuten-Takt-Lücken schliessen?

Bei Oberglatt-Bülach ist das ab 2015 möglich, wenn die neue Durchmesserlinie in Zürich in Betrieb ist. Auf der Stammheimer und der Tössstaler Linie rechnen Regierung und ZVV mit «etwa 2018». Die ungenaue Angabe hängt damit zusammen, dass der Bund zuerst den Abschnitt Zürich-Winterthur ausbauen muss. Danach werden sich die Ankunftszeiten der Züge in Winterthur ändern, und auf die neuen Zeiten sollen die beiden Linien ausgerichtet werden. Keine Lösung ist für Zweidlen in Sicht, weil die Linie Eglisau-Waldshut weitgehend durch aargauisches Gebiet verläuft; ein Shuttle für die zweiminütige Fahrt von Eglisau zum siedlungsfernen Bahnhof Zweidlen wäre sehr teuer. Dasselbe gilt für Sihlwald, das nur dem Ausflugsverkehr dient.

## Dann geht es bei der Initiative als nur um einen Terminstreit?

Ja. Inhaltlich sind sich alle Beteiligten und Parteien einig, dass der 30-Minuten-Takt überall eingeführt werden soll. Regierung und Kantonsrat (118:49) lehnen aber aus Kostengründen eine Subito-Lösung ab, wie sie die Initiative verlangt.

## Ist der Termin Dezember 2012 überhaupt realistisch?

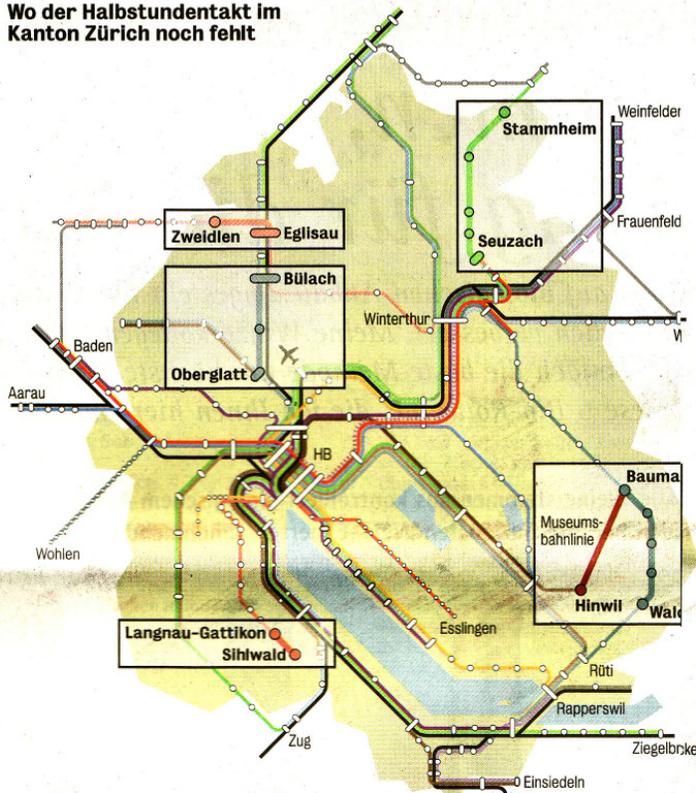
Nein. Sobald an der Bahninfrastruktur etwas verändert werden muss, braucht es aufwendige Ausschreibungs- und Bewilligungsverfahren, die einige Jahre dauern.



BILD BEAT M,RTI

Hier bei Fischenthal verkehrt der «Tössstaler» nur im Stundentakt.

## Wo der Halbstundentakt im Kanton Zürich noch fehlt



TA-Grafik mru / Quelle: ZVV

## Weshalb wurde die Initiative denn nicht für ungültig erklärt?

Das hat sich der Regierungsrat tatsächlich überlegt, aufgrund eines Gutachtens dann aber davon abgesehen. Ein Experte

hatte die Initiative zumindest für teiltätig beurteilt. Problematisch bleibt aber tatsächlich, dass das Volk über etwas nicht entscheidet, das sich in der Praxis kaum realisieren liesse, vor allem nicht derart rasch.

## Die Initiative hat ihren Ursprung im Tössstal. Was ist dort das Problem?

Im Tössstal wird seit Jahrzehnten befürchtet, die Bahnlinie könnte eingestellt und durch einen Busbetrieb ersetzt werden. Entsprechend gross war die Aufregung, als der ZVV 2006 aus Kostengründen die Zusatzzüge auf dem Abschnitt Wald-Rüti durch Busse ersetzte. Dies war der Auslöser für die Initiative.

## Sind die Befürchtungen einer Stilllegung der Tössstaler Linie berechtigt?

Nein. Die SBB investieren in den nächsten Jahren 83 Millionen Franken in die Infrastruktur der Bahnlinie. Das würden sie nicht tun, wenn eine Aufgabe der Linie ein Thema wäre. Auch vom ZVV gibt es keine derartigen Signale, im Gegenteil: Regierung und Kantonsrat haben bekräftigt, dass der 30-Minuten-Takt auch im frequenzschwächsten Abschnitt Bauma-Wald ab etwa 2018 eingeführt werden soll.

## Die Initianten behaupten, die Situation im Tössstal lasse sich rasch mit einem Hinketakt zwischen Bauma und Wald verbessern. Stimmt das?

Nein. Bei einem Hinketakt würden in Rüti keine guten Anschlüsse an die schnellen S-Bahnen von und nach Zürich entstehen. Und die Züge müssten in Wald kreuzen. Das würde dort einen Umbau der Bahnanlagen mit einer Unterführung erfordern, wozu ein zweistelliger Millionenbetrag nötig wäre. Auch die Behauptung der Initianten, dies sei gar nicht nötig, wie Beispiele im Ausland zeigten, ist falsch: Die SBB erhalten bei neuen Angeboten ohne einen solchen Umbau vom Bundesamt für Verkehr keine Bewilligung.

## Die Initianten sagen in ihrem Flugblatt, auch auf der Strecke von Hinwil nach Bauma habe es keinen Halbstundentakt. Was hat es damit auf sich?

Die Initianten haben tatsächlich entweder eine Finte oder einen Pferdefuss in ihr Begehren eingebaut. Sie verlangen den 30-Minuten-Takt nämlich für alle Stationen, die im kantonalen Richtplan eingetragen sind. Das trifft auch auf die Bahnhöfe Bäretswil und Neuthal zu, die sich an dieser Linie befinden, die nur noch von der Dampfbahn Zürcher Oberland im Sinne einer Museumsbahn an Wochenenden bedient wird. Gemäss Initiativtext müsste also auch diese vor Jahrzehnten aufgebene Linie reaktiviert werden, was mit unbezifferten Kosten verbunden wäre.

## Wer unterstützt die Initiative?

Hinter der Initiative stehen gemäss den Parolen die Grünen, die SP und die AL. Die Nein-Parole haben SVP, FDP, EDU, CVP, EVP und GLP ausgegeben. Interessant ist, dass es im Kantonsrat selbst in den Befürworterparteien eine beträchtliche Zahl von Nein-Stimmen oder Enthaltungen von Leuten gab, die den Vorstoss als unrealistisch betrachten. Auch die GLP als frühere Befürworterin hat sich auf die Seite der Gegner geschlagen.