

Halbstundentakt endlich umsetzen

Zum Leserbrief «Eine wenig durchdachte Initiative», Ausgabe vom 7. Mai

Für mich, der ich in Schwerzenbach aufgewachsen bin, ist es durchaus verständlich, dass man die Dinge, die ein wenig peripherer im Kanton passieren, nicht mehr so ganz durchschaut – siehe den Leserbrief von Hansjörg Steiner zur S-Bahn-Initiative. Halbstündlich bedeutet gerade kein exakter Halbstundentakt. Das wurde vor der Unterschriftensammlung von der kantonalen Verwaltung geprüft und wird bei Auslegungsschwierigkeiten herangezogen. 20/40 oder 25/35 ist also durchaus in Ordnung. Wichtig ist, dass der 1984 vom Kanton schon versprochene Halbstundentakt endlich umgesetzt werden kann und nicht durch teure Vorinvestitionen wieder quasi verhindert wird.

Keine immensen Folgekosten

Nachdem die Regierung 2006 bestätigt hat, dass keine Vorinvestitionen für den halbstündlichen Betrieb nötig sind, ist es im Übrigen völlig unverständlich, warum heute «immense» Folgekosten von 55 Millionen nötig sein sollen. Ich glaube, nicht nur für die Initianten ist klar, dass diese Zahl extragross konstruiert wurde, um der Initiative Wind aus den Segeln zu nehmen. Für die

vierte Teilergänzung bleiben in den Regionen Glattal und Winterthur immer noch Milliarden zu investieren, um die Grössenordnungen hier einmal abzu-stecken.

Busse sollen Bahnhöfe erschliessen

Die erwähnte schnelle Verbindung Rüti–Winterthur hat nichts mit der Initiative zu tun. Die Rütner wollen nicht primär nach Winterthur, sondern nach Zürich, und dafür haben sie den Viertelstundentakt über S5 und S15. Die 9000 Walder, aber auch die Gibswiler, Steger und Fiscenthaler möchten zumindest zwei dieser vier Züge erreichen können.

Von Wald ist das mit überfüllten Bussen möglich, die seit 2006 an der nicht benutzten Bahnlinie entlangfahren. Das kann es wirklich nicht sein. Busse sollen Bahnhöfe erschliessen und nicht Bahnlinien ersetzen. Jedes Jahr mehr Fahrgäste auch auf dieser Linie sprechen eigentlich eine klare Sprache.

Die Sorge um Orte ohne Bahnhof als Argument gegen die Initiative ist fast grotesk. Das Konzept der Feinerschliessung mit Bussen ist in der Schweiz und gerade im Kanton Zürich bestens erprobt und baut darauf, dass Bahnhöfe gut angebunden sind. Nur mit der S-Bahn kann das Busnetz nachhaltig

und ökologisch funktionieren. Heute ist es an der Zeit, diese endlich halbstündlich im ganzen Kanton zur Verfügung zu stellen, damit das Busnetz immer besser werden kann, das gilt auch für die Region um den Bahnhof Schwerzenbach.

Zersiedelung verhindern

Ganz wichtig ist die Bahninfrastruktur für die Siedlungsplanung. Nur die qualitativ gute Erschliessung verhindert in unseren Regionen die Zersiedelung und nicht umgekehrt. Wo die Bahn vernünftig betrieben wird, bestimmt sie das Siedlungsgebiet. Bauzonen werden um Bahnhöfe ausgeschieden. Wo aber die Bahn keine Rolle mehr spielt, wird überall gebaut. Mit dem Auto ist alles erschliessbar. Busse kommen überall hin. Deshalb ist gerade im Gebiet Wald/Jonatal/Tösstal eine schnelle halbstündliche Anbindung sozial, ökologisch und ökonomisch zukunftsweisend.

Die Frage, die das Stimmvolk am 17. Mai mit Annahme der Initiative beantwortet, bleibt de facto die, ob es auch in der Peripherie des Kantons Zürich für einen verbesserten öffentlichen Verkehr ist oder eben nicht.

Rico Croci, Vizepräsident des Initiativkomitees, Wald