

KANTON

GLATTEIS: Die Kantonspolizei zeigt, was es braucht, bis eine Eisschicht tragfähig ist **SEITE 27**

REGION

IMPULS: In Hettlingen wird die Fusion von Politischer und Schulgemeinde erwogen **SEITE 23**

REGIONALKULTUR

PROKOFJEW: Linard Bardill erzählte in Andelfingen von Peter und dem Wolf **SEITE 24**



An der S 29 brauchts noch etwas Geduld

Um auf der Bahnlinie zwischen Winterthur und Stein am Rhein einen exakten Halbstundentakt einführen zu können, müssen zuerst verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein – angefangen im überlasteten Korridor Zürich–Winterthur.

OSSINGEN – Die S29, die sogenannte Etwilerlinie, die Winterthur und Stein am Rhein via Seuzach, Ossingen und Stammheim verbindet, ist heute eine der wenigen Bahnlinien im Kanton Zürich, auf denen pro Stunde nur ein Zug in jeder Richtung verkehrt. In Winterthur fahren die Züge zur Minute 12 ab und kommen aus dem nordöstlichen Weinland zur Minute 48 an. Sie kreuzen sich in der Station Thalheim-Altikon zur Minute 30. Mit ihrem Stundentakt steht die S29 im Visier der kantonalen Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle», die am 3. September 2007 mit etwas über 7000 Unterschriften eingereicht wurde und mit der die generelle Einführung des Halbstundentakts bis 2013 verlangt wird.

Die Volksinitiative ist neulich im Zürcher Kantonsrat behandelt worden, wobei die Parlamentarier mit 118 zu 49 Stimmen beschlossen, das Begehren den Stimmberechtigten zur Ablehnung zu empfehlen. Sie setzen stattdessen auf die regierungsrätliche «Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr». Diese sieht den Halbstundentakt auf allen Linien ab 2018 vor. Die Verzögerung im Vergleich zur Initiative erklärt sich dadurch, dass zur optimalen Ausgestaltung des Fahrplans noch verschiedene Ausbauten nötig seien. Diese liessen sich – vorab aus finanziellen Gründen – nur gestaffelt realisieren.

Für die S29 bedeutet das Konzept des Regierungsrates:

■ Zuerst muss der Bahnabschnitt Zürich–Winterthur, dessen Kapazitätsgrenze erreicht ist, auf vier Gleise ausgebaut werden. Und zwar mit Geldern sowohl des Bundes (die heute noch nicht, sondern bestenfalls nach Abschluss der Neat-Bauten zur Verfügung stehen) als auch des Kantons Zürich.

■ Der ausgebaut Abschnitt Zürich–Winterthur wird mit der S11 und der S12 die Einführung des Viertelstun-

dentaktes zwischen diesen beiden Städten ermöglichen.

■ Über Winterthur hinaus wird das Bahnregime neu gestaltet: Die S12 (die heute pro Stunde je einmal bis Seuzach und bis Seen weiterfährt) wird pro Stunde je einmal bis Schaffhausen und bis Wil SG verlängert. Und die jeweils eine Viertelstunde später verkehrende S11 wird pro Stunde einmal ins Tösstal und einmal bis Seuzach geführt.

■ Der «Linienabtausch» S12/S11 ist insofern Voraussetzung für die Einführung des Halbstundentakts auf der S29, als sich nur so zwischen Winterthur und Seuzach der nötige Platz für den zusätzlichen Zug schaffen lässt. Für den Betrieb der S29 werden vier Zugkompositionen nötig sein (statt zwei wie bisher).

■ Mit dem Halbstundentakt auf der S29 (Abfahrt in Winterthur zu den Minuten 12 und 42) werden mit der S11 (Abfahrt in Winterthur voraussichtlich etwa zur Minute 25) pro Stunde bis Seuzach drei Züge verkehren (und natürlich auch in der Gegenrichtung).

■ Unter dem zukünftigen Regime werden neben Thalheim-Altikon auch Stammheim und Etwilen zu Kreuzungsstationen – was Anpassung an der Infrastruktur nötig macht.

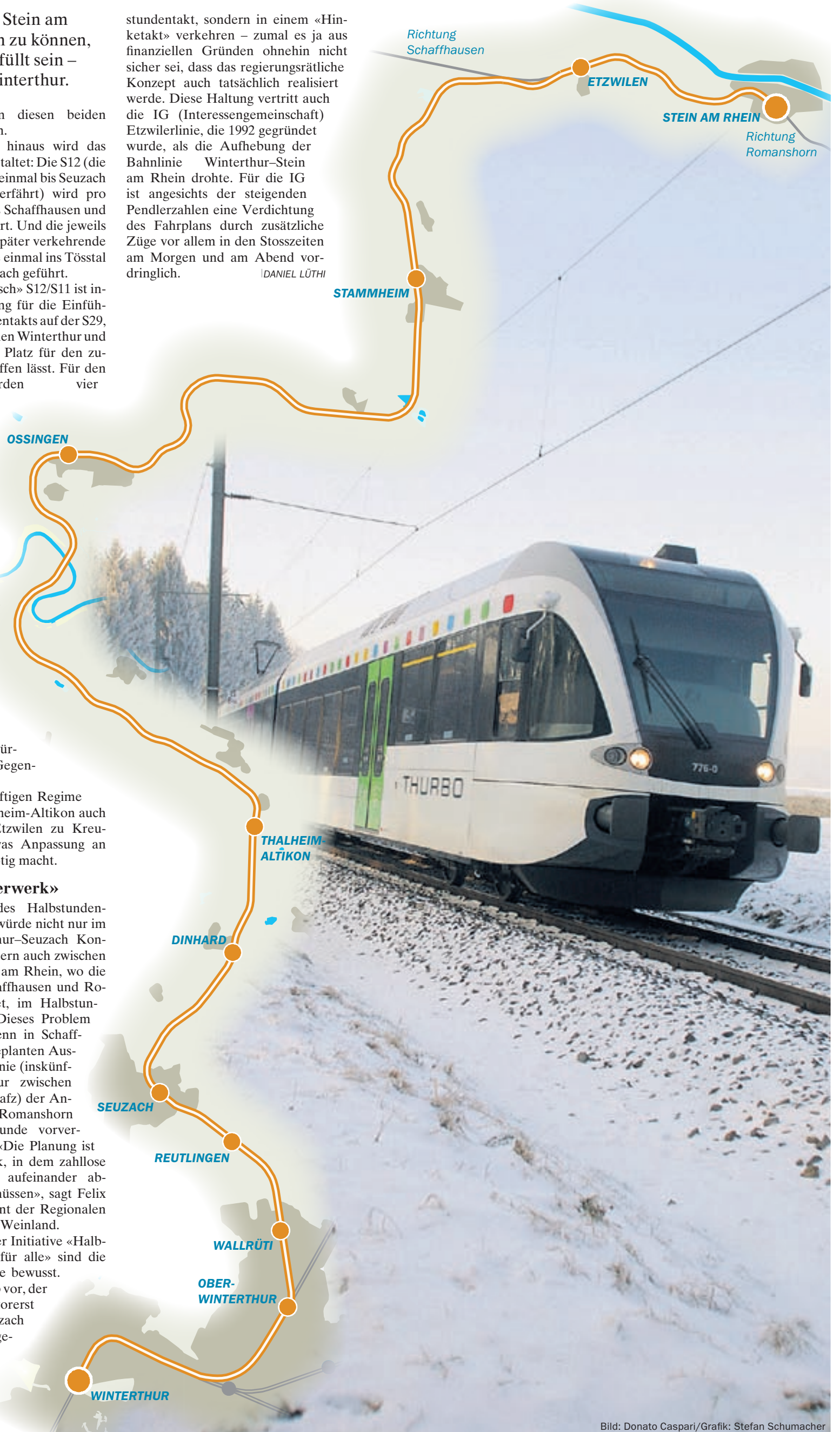
«Ein Uhrmacherwerk»

Die Einführung des Halbstundentaktes heute schon würde nicht nur im Abschnitt Winterthur–Seuzach Konflikte schaffen, sondern auch zwischen Etwilen und Stein am Rhein, wo die «Seelinie», die Schaffhausen und Romanshorn verbindet, im Halbstundentakt verkehrt. Dieses Problem lässt sich lösen, wenn in Schaffhausen nach dem geplanten Ausbau der Züricher Linie (inskünftig mit Doppelspur zwischen Hüntwangen und Rafz) der Anschluss Richtung Romanshorn um eine Viertelstunde vorverlegt werden kann. «Die Planung ist ein Uhrmacherwerk, in dem zahllose Rädchen minutiös aufeinander abgestimmt werden müssen», sagt Felix Feurer, der Präsident der Regionalen Verkehrskonferenz Weinland.

Den Urhebern der Initiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» sind die erwähnten Konflikte bewusst. Sie schlagen deshalb vor, der zweite Zug solle vorerst nur zwischen Seuzach und Stammheim geführt werden. Zudem sollten die Züge vorerst nicht in einem exakten Halb-

stundentakt, sondern in einem «Hinkontakt» verkehren – zumal es ja aus finanziellen Gründen ohnehin nicht sicher sei, dass das regierungsrätliche Konzept auch tatsächlich realisiert werde. Diese Haltung vertritt auch die IG (Interessengemeinschaft) Etwilerlinie, die 1992 gegründet wurde, als die Aufhebung der Bahnlinie Winterthur–Stein am Rhein drohte. Für die IG ist angesichts der steigenden Pendlerzahlen eine Verdichtung des Fahrplans durch zusätzliche Züge vor allem in den Stosszeiten am Morgen und am Abend vordringlich.

DANIEL LÜTHI



Mehr Züge gleich höhere Kosten

Die Einführung des Halbstundentakts auf der S29 ist seit längerem auch ein Anliegen der an dieser Linie liegenden Gemeinden. Regelmässig gelangen sie mit entsprechenden Anträgen an die Regionale Verkehrskonferenz (RVK). Zusätzliche Züge sind aber mit Kosten verbunden. Angenommen, für die berufstätigen Pendler würden von Montag bis Freitag (also an 250 Tagen im Jahr) in den Stosszeiten am Morgen Richtung Winterthur und am Abend in der Gegenrichtung je drei Zusatzzüge eingeführt, käme das jede profitierende Gemeinde auf 4500 Franken zu stehen. Denn gemäss der kantonalen Kostenverteilerverordnung wird ein einzelner Zugschalt mit 3 Franken belastet. «Solche Auslagen schlucken die Gemeinden in der Regel», sagt RVK-Präsident Felix Feurer, «denn mit zusätzlichen Zügen können sie im Standortwettbewerb ihre Attraktivität steigern.» (ü)