

Kantonale Volksabstimmung vom 17. Mai

Halbstundentakt um jeden Preis?

Die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» soll mehr Zug in die Randgebiete bringen



Hier verkehrt die S-Bahn noch im Stundentakt: Der Bahnhof Wald an der Linie S 26 ins Tösstal. (Bild: NZZ / Karin Hofer)

Das Ziel des Begehrens, alle Bahnstationen im Kanton zweimal pro Stunde zu bedienen, ist im Grundsatz unbestritten. Drei Jahre Frist aber sei unrealistisch und verursache unsinnige Ausgaben, sagt die Regierung. Sie will das Anliegen gestaffelt bis 2018 verwirklichen.

sho. Auslöser der Abstimmung vom 17. Mai war 2006 der Entscheid des Verkehrsrats, die S 43 zwischen Wald und Rüti aufzuheben und durch einen Busbetrieb zu ersetzen. Im Tösstal, wo die Züge teilweise erst im Stundentakt verkehren, herrschte Empörung. Sie entlud sich in Unterschriften für die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» der Interessengemeinschaft Tösstallinie. Verlangt wird eine Ergänzung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr: Spätestens ab Dezember 2011 sollen alle im kantonalen Richtplan eingetragenen Bahnstationen mindestens zweimal stündlich in jeder Richtung bedient werden.

30-Minuten-Takt zuoberst im Sihltal?

So eindeutig, wie sie tönt, ist die Forderung nicht. Deshalb prüfte die Regierung sogar, die Initiative für ungültig zu erklären. Teilweise verunmöglicht es nämlich die lange Dauer der Projektierung und Bewilligung von Bahnanlagen, die nötige Infrastruktur bis 2011 bereitzustellen. Zudem würde der Kanton gezwungen, die beiden äussersten Haltestellen im Sihltal halbstündlich zu bedienen, obwohl dafür gar kein Bedarf besteht. Ebenso Zweidlen, den einzigen Zürcher Bahnhof auf der Linie S 41 zwischen Eglisau und Koblenz. Und streng nach dem Gesetz müsste bei einem Ja sogar die vom Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland betriebene Museumsstrecke zwischen Bauma und Hinwil, die im Richtplan enthalten ist, im Halbstundentakt befahren werden.

Primär geht es allerdings um drei Teilstrecken: Oberglatt–Bülach (S 5) mit Niederglatt dazwischen, das noch den Stundentakt hat, sowie Seuzach–Stammheim (S 29) und Bauma–Rüti (S 26). Niederglatt wird nach der Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich Ende 2015 halbstündlich bedient. Bei der Stammheimer und der Tösstallinie ist das erst 2018 vorgesehen: Voraussetzung dafür ist der Ausbau der nationalen Ost-West-Bahnachse von Effretikon bis Winterthur, und da ist der Bund zuständig. Danach werden 173 der 176 Zürcher S-Bahn-Stationen im Halbstundentakt bedient (ausser Sihlwald, Sihlbrugg und Zweidlen). Dieses Ziel hat der Kantonsrat im Januar als indirekten Gegenvorschlag zur Initiative in der Angebotsverordnung verankert.

Hinketakt mit Pferdefuss

Der Regierungsrat und eine klare Mehrheit von 118 zu 49 Parlamentariern lehnen das Begehren deshalb ab. Um die Initiative zu erfüllen, wären im Tösstal und im Stammertal kurzfristig 50 Millionen Franken zu investieren, argumentieren sie. Dieses Geld werde nach wenigen Jahren mit der Realisierung der vierten Teilergänzung der S-Bahn seinen Nutzen wieder verlieren. In diesem Rahmen will der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) mit Investitionen für rund 90 Millionen Franken den 30-Minuten-Takt im Tösstal realisieren. Dabei bestimmen die Anschlüsse an den Endpunkten der S 26 in Rüti und Winterthur den Fahrplan und damit die Stellen, wo sich die Züge auf der einspurigen Strecke kreuzen müssen. Wald zum Beispiel zählt nicht dazu, weshalb dort kein Ausbau des Bahnhofs mit einem separaten Perron vorgesehen ist.

Das steht im Widerspruch zum Konzept der Initianten. Diese vertreten die Ansicht, es sei mit wenig Aufwand möglich, im Tösstal einen sogenannten Hinketakt zu realisieren – alternierend alle 20 und 40 Minuten. In ihrem Vorschlag ist Wald aber ein Kreuzungspunkt. Ihre Ansicht, der dortige Bahnhof lasse sich ohne weiteres für eine Übergangsphase anpassen, wird vom ZVV bestritten: Ohne behindertengerechten und sicheren Zugang zu den Zügen erteile der Bund

keine Konzession mehr für Ausbauten. Das könnte somit den Bau eines zusätzlichen Perrons mit Unterführung nötig machen – und dieses wiederum wäre nach wenigen Jahren, wenn die Züge gemäss ZVV-Konzept dort nicht mehr kreuzen, überflüssig.

Viel hängt von Bern ab

Die von SP und Grünen eher halbherzig unterstützten Initianten des Volksbegehrens pochen auf Gleichbehandlung mit den übrigen Regionen im Kanton. Und in einem Punkt kommen die Gegner der Initiative in einen Argumentationsnotstand: Niemand kann heute sagen, ob der Bund im Raum Winterthur rechtzeitig die nötigen Voraussetzungen für den weiteren Ausbau der Zürcher S-Bahn schafft. Zwar ist die Vorlage «zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) im Bundeshaus unter Dach und Fach. Die Freigabe der Gelder hängt aber wegen der komplexen Finanzierung vom Baufortschritt bei der Neat und von Entscheiden in Bern ab. Der Kanton Zürich hat allerdings ein weit über das Tösstal hinausreichendes Interesse daran, dass der Bund mit dem Ausbau bei Winterthur vorwärtsmacht.

► **Kommentar:** Zwängerei

Link: http://www.nzz.ch/nachrichten/Zuerich/zwaengerei_1.2424452.html