

IM BRENNPUNKT: ZUR ABSTIMMUNG VOM 17. MAI ÜBER EINEN LÜCKENLOSEN 30-MINUTEN-TAKT

# Die Initiative setzt ein falsches Signal

Der Halbstundentakt der S-Bahn soll ausnahmslos gelten. Und zwar sofort. Egal, was das kostet. Damit schiessen die Initianten weit über das Ziel hinaus.

Von Roger Keller

Eigentlich hätte man erwartet, dass die Initianten ihr Begehren zurückziehen. Denn die Gruppe aus dem oberen Tösstal hat einiges erreicht: Der Kantonsrat hat im Sinne eines indirekten Gegenvorschlags nahezu einstimmig beschlossen, dass der Halbstundentakt praktisch überall «ab etwa 2018» realisiert sein soll, insbesondere im Tösstal und auf der Stammheimer Linie. Die Regierung hat das mit den SBB ebenfalls vereinbart. Und die SBB investieren auf diesen Zeitpunkt hin in den nächsten Jahren kräftig in die Gleisanlagen im Tösstal und in neues Rollmaterial. Den Initianten ist das trotzdem zu wenig verbindlich und zu spät: Sie wollen ihr Ziel mehr oder weniger subito erreichen, nämlich schon ab Dezember 2012.

Gewiss gibt es immer wieder gute Gründe, den Versprechungen von Behörden zu misstrauen, vor allem zeitlichen Aussagen oder anderen Beteuerungen, wenn es darum geht, unbequeme Anliegen zu entsorgen. Denn oft haben sich solche Versprechen später als leer erwiesen. Und tatsächlich steht das Signal auch beim Halbstundentakt für das Stammertal und das Tösstal noch keineswegs auf Grün, sondern bestenfalls auf Gelb. Denn der Kanton ist mit seinen Plänen auf den Bund angewiesen, und der hat sich in den letzten Jahren als bedenklich unzuverlässig erwiesen, wenn es ums Geld ging, etwa indem er den Kanton Zürich beim Bahnhof Löwenstrasse faktisch zu einer Vorfinanzierung zwang. Und gerade beim Abschnitt von Zürich nach Winterthur, von dem auch der Halbstundentakt auf den beiden Nebenlinien ab Winterthur abhängt, hat er den letzten Tatbeweis der Entschlossenheit noch nicht erbracht.

## Zwängerei für ein Flickwerk

Trotzdem gibt es keinen Grund, vom Kurs abzuweichen, den der Regierungsrat und der Verkehrsverbund eingeschlagen haben. Ihr Plan ist eine ausgeklügelte, komplexe und solide Strategie mit einem bunten Mosaik von Streckenausbauten, das auf der zweiten Durchmesserlinie in Zürich basiert. Das wird im ganzen Kanton Zürich ab 2015 und 2018 etappiert bessere Verbindungen bringen, darunter den Halbstundentakt und schlanke Anschlüsse für die Linien im Stammertal und im Tösstal, die im Zentrum der Forderungen der Volksinitiative stehen, über die am 17. Mai abgestimmt wird. Diese



BLD RETO OESCHGER

Der Kurs von Regierung und Verkehrsverbund bei der Optimierung der S-Bahn – hier bei Eglisau – stimmt.

Verbesserung ist so gut, dass es sich lohnt, darauf zu warten, auch wenn der Termin noch nicht die letzte Verbindlichkeit hat.

Wenn die Initianten trotz dieser guten Aussichten auf ihrem Begehren beharren, ist das eine Zwängerei. Eine Zwängerei, die ein schlecht integriertes Flickwerk bringen würde, das nicht auf die tatsächliche Nachfrage abgestimmt wäre. Man stelle sich vor: Hals über Kopf müsste der Verkehrsverbund seine seit Jahrzehnten verfolgte und vom Kantonsrat immer wieder bestätigte Strategie fallen lassen und Züge fahren lassen, für die es keine ausgewiesene Nachfrage gibt.

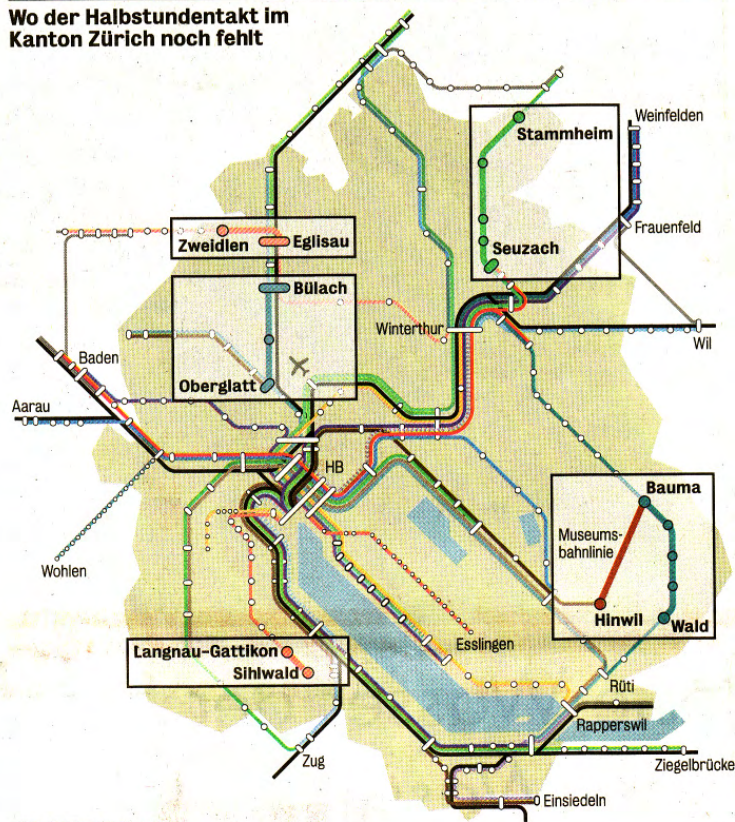
## Leere und halb leere Geisterzüge

Konkret: Zusätzliche Züge für Stationen, an denen heute zusammengerechnet zwei bis fünf Passagiere pro Zug aus- und einsteigen. Und das mit Investitionen in zweistelliger Millionenhöhe, die schon sechs bis acht Jahre später nicht mehr benötigt würden. Der Verkehrsverbund müsste durchs obere Sihltal leere und halb leere Geisterzüge fahren lassen und zwischen Hinwil und Bauma sogar eine vor Jahrzehnten aufgegebenen Bahnlinie reaktivieren.

Das alles ist ein Unfug und eine Verschwendung sondergleichen. So würde unnötig Geld ausgegeben für einen angeblichen Mangel, der bei einer weniger regional eingeschränkten, sondern gesamt-kantonalen Sicht bloss marginaler Natur ist. Denn die wirklichen Probleme im Zürcher S-Bahn-Verkehr liegen nicht im Tösstal, im Stammertal, in Zweidlen und im Sihltal. Sie konzentrieren sich vielmehr auf die Überlastung des Zürcher Hauptbahnhofs und auf die Linie von Zürich nach Winterthur. Dort muss angesetzt werden – Regierung und Verkehrsverbund tun das mit ihrem Konzept auf eine erfolgversprechende Art.

Wer die Volksinitiative trotzdem unter-

## Wo der Halbstundentakt im Kanton Zürich noch fehlt



TA-Grafik mruw / Quelle: ZVV

stützt, zum Beispiel aus reiner Sympathie zum öffentlichen Verkehr, leistet diesem keinen guten Dienst. Im Gegenteil: Das wäre ein Signal nach Bern, dass sich der Kanton Zürich alles leisten kann – selbst gähnend leere Züge fahren zu lassen, egal

was sie kosten. Das wäre im Hinblick auf künftige Verhandlungen mit dem Bund um Termine und Geld für das Kernnetz der Zürcher S-Bahn fatal. Deshalb muss das Signal für die Volksinitiative am 17. Mai auf Rot gestellt werden.