

Am 17. Mai sind wir an die Urnen gerufen

Halbstündliche S-Bahn für Alle

Der Zürcher Regierungsrat hat der Initiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» einen valablen Gegenvorschlag, die vierte Teilergänzung des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV), entgegengestellt. Warum wurde die Initiative nicht zurückgezogen?

Es war ein Weihnachtsgeschenk sondergleichen, das uns im Tösstal der ZVV zum Jahreswechsel bereitet hat: hinkender Halbstundentakt auf der S26 auch am Wochenende! Es ist auch ein Gefühl, eine Spannung: Paris, Rom – alles ist jetzt näher!

Am 22. April 2009 informierte das Initiativkomitee im Zürcher Hauptbahnhof über die Initiative.

Weshalb sollten Sie abstimmen?

Der Halbstundentakt, sogar Viertelstundentakt in gewissen Regionen, ist im Kanton weitherum gegeben. Es gibt aber Ausnahmen. So die S4 zwischen Langnau und Sihlbrugg, die S5 zwischen Bülach und Oberglatt, die S26 zwischen Bauma und Rütli, die S29 zwischen Seuzach und Stein am Rhein und die S41 zwischen Eglisau und Zweidlen. Der Gegenvorschlag des Regierungsrates, die vierte Teilergänzung des Zürcher Verkehrsverbunds, würde hier Abhilfe schaffen; das heisst, er würde die Begehren der Initianten erfüllen.

Die Initianten misstrauen jedoch dem Regierungsrat. Falls die Initiative am 17. Mai angenommen würde, müsste sie in

drei Jahren umgesetzt werden; falls sie abgelehnt würde – also der Gegenvorschlag des Regierungsrates angenommen würde – käme die vierte Teilergänzung des Zürcher Verkehrsverbunds mit Korridorserweiterung Zürich-Winterthur etwa im Jahr 2025, in 16 Jahren. Dies ist ausserdem ein mit vielen Fragezeichen behaftetes Projekt.

Das Misstrauen der Initianten nährt sich auch aus Erfahrung: 1984 wurde unter dem Titel «Pro öffentlicher Verkehr» eine ähnliche Initiative eingereicht – also «halbstündliche Verbindung». Als Gegenvorschlag präsentierte damals der Regierungsrat das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Damals wurde die Initiative zurückgezogen.

Dass sie neu gestellt wird, heisst, dass in den vergangenen 25 Jahren nicht das Erhoffte erreicht wurde. Es gibt auch zu denken, dass Regierungsrätin Rita Fuhrer für

das Gesuch der Initianten um Anhörung kein offenes Ohr hatte.

Wie sollen Sie abstimmen?

Mit den Füßen oder per Post, aber tun Sie es! Peter Schwarzenbach, Gibswil, und Kantonsrätin Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, brachten ein gemeinsames Argument ein: Es geht um gleichwertige Dienstleistungen im Kanton. Es ist wiederum ein Gefühl: Peter Schwarzenbach brachte es auf den Punkt – Entwicklungsregion Zürcher Oberland! Dritte Welt im Kanton Zürich? Das ist eine Frage, der wir uns als Wirtschaftsregion vom Tössstock bis mindestens Winterthur stellen müssen.

Natürlich wäre der Spass nicht gratis. Wie Marcel Burlet, Kantonsrat, Regensdorf, sagte, veranschlagte der Regierungsrat 2006 die Übung auf 16 Millionen Franken. Inzwischen wurde nachgerechnet: Das

Ganze würde ein Dreifaches, also 50 Millionen kosten! Kurz: Die Kosten sind unbekannt! (Ob Wald eine Personenunterführung braucht oder nicht, ob Rikon Kreuzungspunkt bleibt? Es geht schnell ins Geld, denn, das ist der politische Wille, die Bahnhöfe sollen behindertengerecht sein!)

Der Initiativtext ist kurz. «Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 wird wie folgt ergänzt: Artikel 18, Absatz 3 (neu): Die Grundversorgung gemäss Absatz 1 auf dem regionalen Bahnnetz (S-Bahn) umfasst mindestens ein halbstündliches Angebot im Bahnbetrieb für alle im kantonalen Richtplan Verkehr aufgeführten Stationen und Haltestellen.» Das soll spätestens in drei Jahren realisiert werden.

Darf man dazu Ja sagen? Hmh! Hand aufs Portemonnaie: Wir wissen nicht, was es kostet; wir wissen nicht, wie es wird! Wir kaufen die Katze im Sack. Sollten wir Nein sagen, wird vermutlich 16 Jahre alles bleiben, wie es ist (unsere gegenwärtige Volkswirtschaftsdirektorin wird seit vier Amtsperioden im Ruhestand sein; ihre Nachfolgerin wird sich einarbeiten). Also: Wir sollten Ja sagen! Koste es, was es wolle: Wir stagnieren oder wir investieren.

Jürg Koch